autopista

conduciendo tu pasión desde 1961

NUEVO AUDI S3
PRIMERA TOMA DE CONTACTO EXCLUSIVA

JUEGO DE TRONOS

FIAT 600
NOMBRE MÍTICO ACTUALIZADO

PEUGEOT E-2008 GT

HYUNDAI KONA ELÉCTRICO

Y ADEMÁS

CONTACTO HONDA e:Ny1 // LEXUS LBX // MERCEDES GLE EN USA
NOVEDAD PORSCHE MACAN ELÉCTRICO // BMW IX3 // ACTIVE RIDE PORSCHE

KIA EV9
SUPERPRUEBA DEL MEGASUV ELÉCTRICO

HIDRÓGENO
EL FUTURO YA ESTÁ AQUÍ

FORD CAPRI RS COSWORTH
DÍAS DE TRUENO

Nº 3.215 / 4,5 €
MARZO 2024
03215
8 414520 000013

lanzarotecaliente.com

Perderte es sólo una elección personal.

Audi Q4 Sportback e-tron con MMI Navigation Plus.

Te sientas tras el volante del Audi Q4 Sportback e-tron, 100% eléctrico. En su versátil interior el confort y el diseño futurista te hacen sentir el centro de todo. Desconectas del mundo por un instante y, cuando lo deseas, activas el MMI Navigation Plus con un comando de voz. Desde su asiento deportivo controlas la iluminación ambiental multicolor para potenciar el espacio envolvente. Después, seleccionas tu lista de reproducción preferida para escucharla en el sistema SONOS con diez altavoces que te rodea con su espectacular sonido tridimensional. Es una sensación indescriptible. Y solo tú decides cuando quieres vivirla.

Vive la vanguardia con el Audi Q4 Sportback e-tron.

Audi Q4 Sportback e-tron: Consumo de electricidad combinado: 15,8-18,9 kWh/100 km. Emisión combinada de CO_2: 0 g/km. Información sobre el consumo eléctrico y las emisiones de CO_2 en rangos en función del equipamiento del vehículo seleccionado.

moves III
Movilidad Eficiente & Sostenible

CARRERA DE LA MUJER

CENTRAL LECHERA ASTURIANA

ÚNETE A LA MAREA ROSA

OYSHO

20 ANIVERSARIO

CARRERA DE LA MUJER

Santander

TotalEnergies

Daiichi-Sankyo | AstraZeneca

Fitness

Marlene®

GRAN CANARIA 10 de marzo | **VALENCIA** 14 de abril | **MADRID** 12 de mayo

VITORIA 2 de junio | **GIJÓN** 16 de junio | **A CORUÑA** 22 de septiembre

ZARAGOZA 20 de octubre | **SEVILLA** 27 de octubre | **BARCELONA** 10 de noviembre

www.carreradelamujer.com

autopista

AUTOPISTA es el miembro español del Comité Organizador: www.caroftheyear.org

Autopista (España)
Firmenauto (Alemania)
Auto (Italia)
Autovisie (Holanda)
Automobil Revue (Suiza)
Autocar (GB)
Vi bilägare (Suecia)
Auto Trends (Bélgica)
L' Automobile Magazine

Directora General Motor: María Wandosell
Director: Juan Ignacio Eguiara (jieguiara@slib.es)
Directora de Arte: Virginia Ortiz
Director Autopista.es: Jordi Moral (jmoral@slib.es)

Redacción: autopista@slib.es
Redacción: Raúl Roncero (rroncero@slib.es) Jefe de Pruebas y Producto, Alicia Fernández (afernandez@slib.es) Jefa de Información y Reportajes, Óscar Díaz (odiaz@slib.es) y Teresa de Haro (tdharo@slib.es).
Departamento de Arte: Ramón Cánovas.
Eventos: eventos_motor@slib.es Raúl Moreno (Director)
Tecnología Editorial: Tomás García (Director) y Alberto Vicente.
Publicidad: Raúl Moreno.
Producción: Manuel Torres.
Client Services: coordinacionpublicidad@slib.es Begoña Calvo, Raquel Carrasco.
SEDE. Madrid: Nestares 20. 28045. Tel.: 91 347 01 00.

SPORTLIFE
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS

Presidenta y Consejera Delegada: María Wandosell
Director General de Deportes: Francisco J. Chico
Director Financiero, RRHH y Operaciones: Carlos Martínez.

Suscripciones y Números Atrasados:
Email: suscripciones@slib.es
Teléfono: 91 060 44 83
web: suscripciones.sportlifeiberica.es
Horario: Lunes a Viernes de 09:00h a 18:00h. Julio y Agosto de 08:00h a 15:00h

Imprime: ROTOCOBRHI Ronda de Valdecarrizo nº 13. 28760 Tres Cantos (Madrid). **Distribuye:** Compañía de Distribución Integral de Publicaciones Logista, S.L. - Calle del Trigo, 39 – Edif. B - Pol. Ind. Polvoranca – 28914 Leganés (Madrid) - Tfno.: 91 665 71 58. **Transporte:** Transportes Boyaca S.L. Carretera M-206 Loeches A Torrejon De Ardoz (km 4.500), Loeches (Madrid) - **Tfno.:** 918 30 45 91
Depósito legal: M-13509-1961
AUTOPISTA contiene material editorial de la revista alemana editada por Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.KG

© Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y fotografías, sin la previa autorización. Esta publicación es miembro de ARI y FIPP. Difusión controlada por OJD.
PRECIO: 4,5 euros, IVA incluido. Canarias: 4,65 euros, gastos de transporte incluidos. Ceuta y Melilla: 4,5 euros, gastos de transporte incluidos. Printed in Spain

Si no encuentras nuestras publicaciones, te indicaremos el punto más cercano en: encuentratukiosco@logista.es

EMPRESAS POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE
FIPP
ARI

PEFC Certificado
El papel de esta publicación procede de bosques gestionados de forma sostenible
PEFC/14-38-00296
www.pefc.es

JUAN IGNACIO EGUIARA
[DIRECTOR]
jieguiara@slib.es

Deberes eléctricos

Parece que el mercado de la electrificación no acaba de despegar como nos habían prometido. Por lo menos en España, aunque en la Europa del norte sí que llevan otra velocidad. Quizás porque las infraestructuras y los precios debido a su mayor poder adquisitivo permiten acceder a estos coches más fácilmente. La verdad es que los precios para nuestro mercado son altos, aunque ya se están viendo algunos brotes verdes y se ofertan modelos que ya empiezan a tener precios atractivos.

Y para ello pues es básico primero que haya competencia y cada vez hay más marcas con productos más competitivos y adaptados a las necesidades del público español. Esto ha permitido que este pasado año se haya cerrado con un crecimiento del mercado de los coches eléctricos de más de un 70%, pero la cifra sigue siendo baja ya que apenas suponen 62.000 unidades en total, lo que supone una cuota total de un 5,56%, una cifra muy baja frente a casi todos los países de la Unión Europea.

Otra cosa son los vehículos electrificados, que sí que tienen más aceptación ya que son sucedáneos que nos permiten tener la ansiada etiqueta para circular por las grandes ciudades. En otros países impulsaron la venta del eléctrico dejando de incentivar estos "sucedáneos", pero aquí en España es más difícil esta apuesta ya que no tenemos una infraestructura de cargadores suficientes para garantizar nuestra tranquilidad a la hora de movernos con soltura.

El caso es que tenemos mucho camino que recorrer en todos los sentidos, aunque los fabricantes sí que han hecho sus deberes y cada vez nos ofrecen una oferta más amplia y adaptada a nuestros gustos y bolsillos. Este mes ofrecemos en Autopista una variedad de pruebas de modelos que acercan mucho la electrificación pura al cliente final.

Por otra parte no quiero dejar de dar la enhorabuena a Carlos Sainz que fue vuelve a demostrar su carácter ganador. Ha vencido en el Dakar por cuarta vez y con un cuarto coche diferente. Para mí ya lo era, pero creo que demuestra que es el piloto de rallyes más completo de la historia y, para mí repito, el mejor de todos los tiempos. Revolucionó el Mundial de Rallyes cuando aterrizó allí a finales de los ´80 y lo volvió a hacer cuando llegó al Dakar y puso un petardo en al trasero a todos con su profesionalidad y ambición. Así que desde Autopista y de mi parte, felicidades y enhorabuena.

El caso es que tenemos mucho camino que recorrer en todos los sentidos, aunque los fabricantes sí que han hecho sus deberes y cada vez nos ofrecen una oferta más amplia y adaptada a nuestros gustos y bolsillos.

[SUMARIO]

64
KIA
EV9

22
BMW
IX3

ACTUALIDAD

08 WRC Montecarlo
10 Dakar 2024
14 Noticias
44 Precios Volvo EX30
82 Matriculaciones

COCHES

14 Porsche Macan Eléctrico
22 BMW iX3 futuro
26 Audi S3
32 Fiat 600
36 Honda e:Ny1
40 Lexus LBX
44 Volvo EX30
48 Hyundai Kona Eléctrico
56 Peugeot E-2008 GT
64 Kia EV9
86 Ford Capri RS Cosworth
104 Mercedes GLE

40
LEXUS
LBX

20
PORSCHE
ACTIVE RIDE

Zona de consulta

Todos los precios y características de los coches con etiqueta ECO

PÁG. 112

96
MIKI BIASION

104
MERCEDES GLE EN USA

DEPORTE

08 WRC Montecarlo
10 Dakar 2024
96 Miki Biasion

REPORTAJES

76 El hidrógeno en los coches
104 Viaje por USA con Mercedes GLE

NEUVILLE ARRASA EL MONTE

El Montecarlo siempre da espectáculo y supone un arranque de temporada espectacular. Este año Evans se colocaba en cabeza y parecía dispuesto a la victoria, pero el sábado tuvo un incidente y nos brindó una bonita lucha entre Ogier y Neuville. Al final la disputa cayó del lado del belga que arrancó el domingo con fuerza y supo solventar todos las dificultades que ofrece un trazado helado y lleno de trampas. En la foto Neuville a su paso por el Turini, el mítico tramo donde se agolpa el público por la noche.

FOTO: CORDON

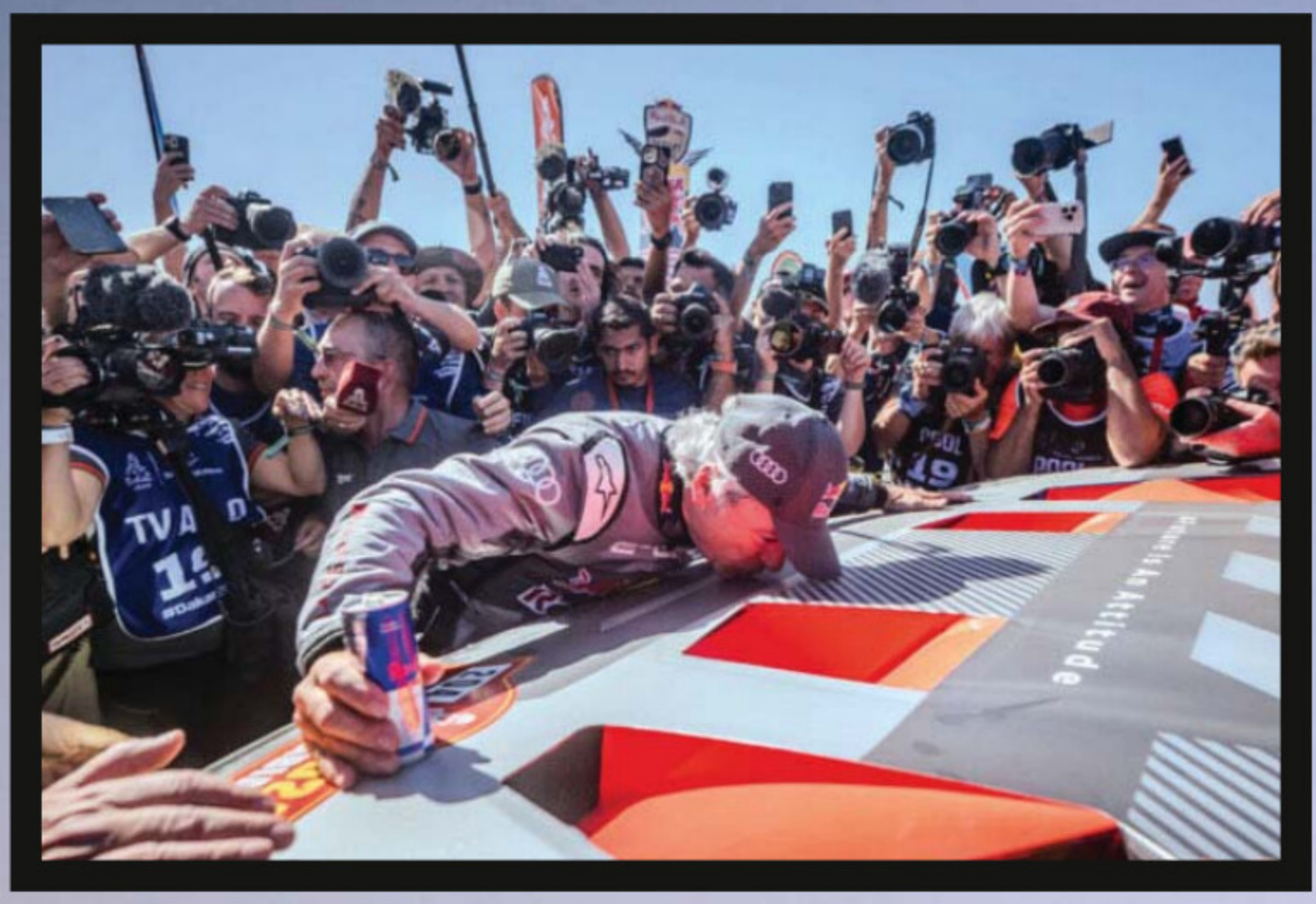
[IMPACTO]

Super campeón

Llevamos cuatro décadas celebrando victorias de Carlos Sainz. Forma parte de nuestras vidas automovilísticas y parece que no tiene fin. A sus sesenta años de edad ha vuelto a demostrar que es el mejor piloto de rallyes de la historia, ganando por cuarta vez y con cuatro coches diferentes el Dakar. Esta edición 2024 lo ha hecho con el revolucionario Audi e-tron que ha demostrado que con la tecnología eléctrica se puede ganar en la prueba más difícil del mundo.

Esta edición, junto con su copiloto Lucas Cruz, Sainz ha ganado con una autoridad fruto de su experiencia. Sin cometer fallos y solventando los problemas de pinchazos que todos los participantes han tenido y te podía echar al traste todo, pues ha dominado de principio a fin y pone broche de oro a la participación de la firma de Ingoldstadt que tenía en este año su última oportunidad.

FOTO: CORDON



NOA
CE-04

Para surferos

¿Quién ha dicho que no se puede ir a hacer surf en moto? BMW ha presentado un concept de su moto eléctrica la CE 04 con la que se puede llevar todo lo necesario para hacer un poco el hyppie por las playas.

En colaboración con BMW Motorrad Austria en Salzburgo, el especialista en personalización Vagabund Moto GmbH en Graz ha creado la BMW CE 04 Vagabund Moto Concept - una elegante y multifuncional e-scooter basada en la BMW CE 04 para uso urbano.

PURO ELÉCTRICO
El nuevo Macan solo podrá adquirirse como coche eléctrico, en dos versiones en principio, el Macan 4 y el Macan Turbo, con potencias de 408 y 639 CV.

DEL MACAN SOLO QUEDA EL NOMBRE

EL NUEVO SUV DE PORSCHE COMPLETAMENTE ELÉCTRICO

Parte de una nueva plataforma desarrollada específicamente para este coche 100% eléctrico, el primer SUV de la marca de estas características. Se trata de la plataforma PPE con arquitectura de 800 voltios que estrena el Macan cuya potencia de carga con corriente continua (CC) llega hasta 270 kW. La batería puede cargarse del 10 % al 80 % en aproximadamente 21 minutos en una estación de carga rápida adecuada.

que emplea una batería de capacidad bruta de 100 kWh, siendo reales unos 95 kWh. Esto permite que la autonomía combinada WLTP puede alcanzar los 613 kilómetros en el Macan 4 y los 591 km en el Macan Turbo. Y es que hay dos versiones en el lanzamiento, el Macan 4 y el Turbo. En combinación con el Launch Control, el Macan 4 genera hasta 408 CV (300 kW) de potencia en modo overboost, mientras que el Macan Turbo llega hasta 639 CV (470 kW). El par máximo es de 650 y 1.130 Nm, respectivamente.

Esto le permite disfrutar de unas prestaciones espectaculares: El Macan 4 acelera de 0 a 100 km/h en 5,2 segundos, mientras que el Macan Turbo solo tarda 3,3 segundos. Las dos versiones alcanzan una velocidad máxima de 220 y 260 km/h, respectivamente. Si lo comparamos con un Macan GTS actual de combustión, el nuevo Turbo corre de punta un poco menos (12 km/h) pero acelera 1,2 segundos más rápido en el 0 a 100 km/h.

por dimensiones el nuevo Macan no cambia mucho, con 58 mm más de longitud, 16 mm más de anchura y la misma altura; si bien la batalla sí que se incrementa en unos buenos 86 mm. Su estética sigue el mismo estilo, pero los volúmenes se modifican ligeramente y, sobre todo, aprovecha el sistema Porsche Active Aerodynamics (PAA), con elementos activos y pasivos, para ofrecer un coeficiente de resistencia al avance de Cx de 0,25, cuando su antecesor era de 0,35. Sin duda es importante para lograr consumos bajos y aprovechar la batería para alcanzar autonomías más altas.

En cuanto a su habitabilidad, más espacio para las piernas traseras y una capacidad del maletero de hasta 540 litros. A lo que se suma un pequeño maletero bajo el capó delantero llamado frunk con una capacidad de 84 litros.

Un detalle importante es que la capacidad máxima de remolque de 2.000 kilogramos.

El salpicadero puede llevar hasta tres pantallas, incluyendo la instrumentación independiente de 12,6 pulgadas con diseño curvo y la pantalla central de 10,9 pulgadas. Y por primera vez, incluye un head-up display con tecnología de realidad aumentada.

dirección en el eje trasero opcional que le permite reducir el diámetro de giro en 11,1 metros. Lo que es de serie tanto en el Macan 4 como el Macan Turbo es la tracción total.

Por último el precio, que no me parece desproporcionado teniendo el cuenta las tarifas del actual Macan. El Macan 4 cuesta 85.382 euros y el Macan Turbo un total de 116.914 euros. Se produce de forma neutra en carbono en la planta de Porsche en Leipzig y los primeros clientes recibirán su coche durante el segundo semestre del año.

EL MAKING OF DEL EVENTO DEPORTIVO

LALIGA BUSINESS SCHOOL Y SPORT LIFE IBÉRICA

LALIGA, a través de LALIGA BUSINESS SCHOOL, continúa su alianza con Sport Life Ibérica para ofrecer, por cuarta temporada consecutiva, el curso "El Making of del evento deportivo" un curso teórico-práctico sobre gestión de eventos deportivos. LALIGA y Sport Life Ibérica ofrecen su experiencia práctica en la organización de eventos deportivos, como son un partido de LALIGA o el Movistar Madrid Medio Maratón.

En su cuarta edición, los 25 asistentes al curso podrán disfrutar en primera persona de dos eventos deportivos: un partido de LALIGA, en el que acompañarán al director de partido y podrán ser testigos de las funciones previas, durante y después del encuentro; y el Movistar Madrid Medio Maratón, donde serán partícipes de todo el proceso de organización e implementación de este evento que utiliza la ciudad como recinto deportivo.

El curso, de carácter presencial, tendrá una duración de 32 horas y finalizará con la asistencia a un partido de LALIGA y a la Movistar Madrid Medio Maratón. En cuanto al contenido teórico, los asistentes podrán adquirir conocimientos acerca de la planificación estratégica de un partido o el conocimiento del reglamento para la retransmisión televisiva; y la organización, la coordinación, el montaje o la comunicación del Movistar Madrid Medio Maratón.

LA CASA A CUESTAS

CITROEN HOLIDAYS

Las Van Camper están de moda y Citroën ha presentado su versión derivado del SpaceTourer. Se llama Citroën Holidays y cuenta con 4 camas, una cocina, una mesa desmontable, un techo retráctil y asientos delanteros pivotantes. El asiento corrido de la fila 2, con capacidad para 2 personas, se desliza y se transforma en una cama de 1,15 m de ancho y 1,90 m de largo. También se levanta el techo y se puede dormir arriba. El diseño tiene la imagen de los modernos Citroën con el sistema de infoentretenimiento de última generación, combinado con pantalla táctil de 10" y 17 tecnologías de asistencia a la conducción.

En el exterior, el Citroën Holidays dispone de una toma de carga entrante de 230 V y, en el interior, una toma de 230 V y 2 tomas USB A y USB C. Mide casi 5 metros de largo y su altura es de 1,99 metros. Tanto la cocina y aseo son desmontables, por lo que puedes convertirlo en un vehículo habitable que puede transportar hasta 4 personas y cargar muchos objetos. Las 2 puertas laterales correderas se pueden accionar eléctricamente, lo que facilita el acceso a bordo.

Este Holidays se puede adquirir desde esta primavera en la red de concesionarios de la marca por un precio todavía a determinar pero que debería rondar los 40.000 euros. Dispone de dos motorizaciones diésel: la BlueHDI 145 combinada con una caja de cambios manual de 6 velocidades y la BlueHDi 180 combinada con una caja de cambios automática de 8 velocidades.

ATRACCIÓN POR LO IMPREDECIBLE

JAGUAR

F-PACE

Gama Jaguar F-PACE 24MY: consumo combinado WLTP 1,6-12 l/100 km, emisiones combinadas de CO_2 WLTP 37-274 g/km.
Garantía de 5 años o 150.000 km y 3 años de asistencia en carretera. Más información en www.landrover.es

NUEVOS M4

TANTO COUPÉ COMO CABRIO EN XDRIVE

Se ha renovado el deportivo de BMW con más potencia, detalles de diseño, nuevas opciones de personalización e innovaciones digitales. Esto afecta tanto al coupé como al cabrio en xDrive y la potencia crece en 20 CV alcanzando los 530 CV, mientras que en diseño y equipamiento destacamos los nuevos faros delanteros, luces traseras láser, llantas de aleación forjadas M con una nuevo diseño, volantes y revestimientos interiores, así como el sistema operativo BMW ID8.5.

VUELTA AL DIESEL

EL RIFTER SE RENUEVA

El Peugeot Rifter se renueva sobre todo con un nuevo frontal y mejoras de equipamiento multimedia o de ayuda a la conducción. Pero lo más destacable es que con esta renovación se aprovecha para ampliar su oferta que arrancaba solo con la versión eléctrica e-Rifter y ahora ya se puede comprar con mecánica Diesel de 99 y 131 CV. Esto se puede encontrar en sus hermanos homólogos del grupo Stellantis como son los Citroën e-Berlingo, Fiat e-Doblo y Opel Combo-e.

Los precios de las versiones diésel son de 30.294 euros y 32.581 euros, respectivamente. El eléctrico e-Rifter cuesta 38.550 euros con sus 136 CV y batería de 50 kWh que permite una autonomía de 340 km.

Está disponible con carrocería corta y larga, de 4,40 y 4,70 metros de longitud respectivamente, y con posibilidad de 5 ó 7 plazas.

OBJETIVO DAKAR

DACIA SE ECHA A LA ARENA

Dacia ha desvelado el prototipo con el que participará en el Dakar 2025. Se llama Sandrider y está inspirado en el concept Manifesto, un laboratorio de ideas que Dacia presentó en 2022. Para este ambicioso proyecto, Dacia utilizará combustible sintético producido por Aramco. Y la mejor demostración de lo ambicioso del proyecto es el plantel de pilotos, formado por Sébastien Loeb, Cristina Gutiérrez y Nasser al-Attiyah.

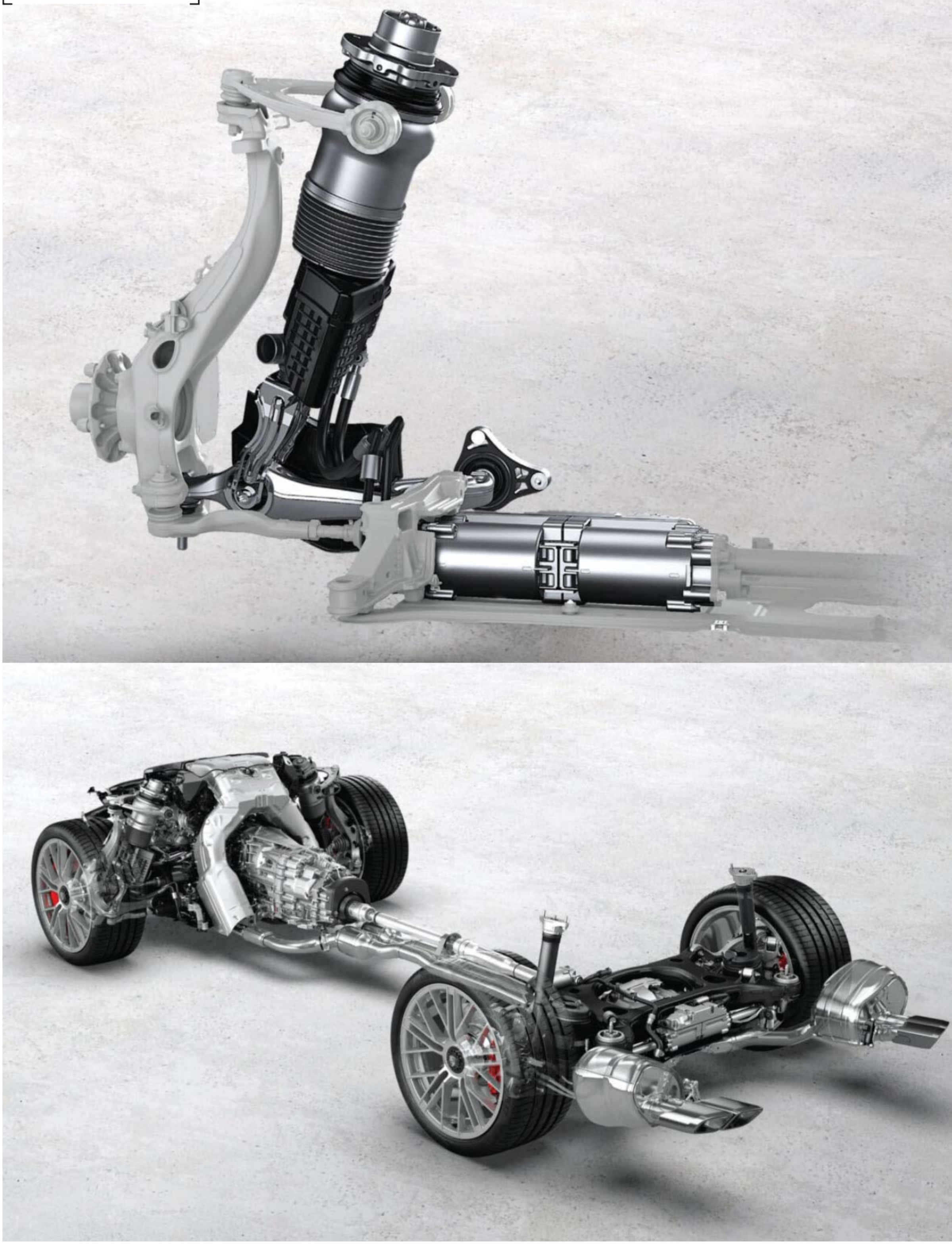
El peso total de Sandrider se ha reducido en aproximadamente 15 kg respecto a prototipos equiparables utilizando un chasis tubular más ligero, eliminando todos los paneles de carrocería superfluos y utilizando carbono para los demás, eliminando todos los elementos decorativos y optando por un motor más compacto y ligero.

NUEVO CLE COUPÉ.

Inspirado por el deseo.

Descubre el poder de la inspiración con la elegancia y deportividad del nuevo CLE Coupé de Mercedes-Benz. Disfruta de su espectacular diseño y de su innovador interior, con el sistema MBUX de tercera generación y su avanzada tecnología de vanguardia. Inspírate.

Consumo combustible combinado (WLTP). 4,7-7,1 (l/100 km). Emisiones CO_2 ciclo mixto (WLTP) 123-162 (g/km).



PORSCHE ACTIVE RIDE

LA SUSPENSIÓN DE RAYO MCQUEEN

Seguro que has visto en Redes Sociales algún Mercedes-Benz todoterreno "bailando": es fruto de las suspensiones E-Active Body Control. Fueron diseñadas para mejorar la experiencia de conducción o poder desatascar el coche en caso de que se haya quedado atrapado en arena o barro, haciendo "saltar" alguna de sus ruedas. Claro que tendrá su lado práctico, pero en realidad se ha convertido en un reclamo de "likes" en TikTok. Las Active Ride de Porsche son, más o menos, lo mismo, aunque la diferencia es que para que el Panamera, primer coche que las equipa, mueva su cintura, habría que acceder a un modo oculto, de momento, sólo accesible a sus ingenieros. Estas suspensiones llegan para conseguir mayor confort y placer de uso, y aunque también contribuyen a la dinámica y efectividad del vehículo, parte de las funciones, digamos, más exóticas, se anulan a la hora de conducir rápido, buscando un efecto diferente.

Del Panamera G3 —se pone a la venta en Marzo— con plataforma MSB-W —esta última letra hace referencia a la evolución de esa arquitectura—, pasarán a emplearse en otros coches de la marca y del grupo, incluyendo eléctricos basado en la arquitectura J1... De momento, hay aspectos que son secreto aunque ya hemos tenido ocasión de probarlas. Y sí, funcionan de maravilla aunque puedes sentir una primera sensación algo extraña. La clave es hacer que el coche se incline como una moto. Lo entiendes mejor si has visto a Rayo Mcqueen en acción en la película Cars: balancea a contrafase de la fuerza centrífuga —Porsche lo denomina Active Tilt Control—, hunde el morro al acelerar o levanta la zaga al frenar —Active Pitch Control— contrarrestando los efectos de la inercia y el funcionamiento natural de un sistema de amortiguación convencional de coche. También puede elevar las cuatro ruedas a la vez para mejorar el acceso al vehículo. Es sí, este efecto sólo está activo a baja velocidad, hasta 80 km/h más o menos, porque según la marca buscan mayor sensación de confort, y se desactiva en los modos Sport y Sport+, donde el reto es mantener la carrocería lo más plana posible respecto al asfalto y conseguir la mayor efectividad; aquí, la clave, es la presión extra que pueden hacer las ruedas interiores sobre el asfalto o incluso trabajar en diagonal.

Para que funcione hacen falta varios elementos, pero sobre todo, un actuador que las haga funcionar en menos del que lo tarda un ser humano en parpadear. Para ello, las Active Ride llevan un muelle neumático de una sola cámara y 3,3 litros de volumen —doble cámara en las Adaptative Air Suspensiones, las más sencillas de las dos que monta el Panamera— así como un amortiguador con dos válvulas, para compresión y extensión. Ese amortiguador está conectado a una bomba hidráulica que origina los cambios de presión dentro de él, modificando la altura de cada una de las ruedas. Active Ride suprime las estabilizadoras porque cada rueda puede compensar la fuerza que hace la contraria. Cada una de ellas lleva un motor eléctrico independiente de 5 kW que gestiona toda la hidráulica, el cual recibe energía de la red de 400 voltios, siendo por tanto sólo compatible con motorizaciones híbridas enchufables del Panamera o, como se ha dicho, con otros modelos 100% eléctricos.

BAILANDO SALSA...
En horizontal, motor eléctrico que gestiona la presión hidráulica dentro del amortiguador. Emplea uno por rueda, necesita 5 kW y se prescinden de estabilizadoras. En modo oculto, el Panamera puede "mover la cintura" a ritmo de salsa, pero están para mejorar la experiencia de usuario y la efectividad. A baja velocidad, el coche inclina "tipo moto".

TAMBIÉN SERIE 3
Previsto para 2026, la optimización del habitáculo permitirá dibujar un sedán con un tercer volumen más corto y de aspecto más dinámico.

ASÍ SERÁ EL BMW IX3

BASADO EN LA NUEVA CLASE

Ahora sí. Comienza la cuenta atrás para que los primeros vehículos desarrollados sobre la Neue Klasse o Nueva Clase empiecen a quitarse el traje de camuflaje y se muestren tal como llegarán al mundo próximamente. El primer de ellos es conocido internamente como NA5, un SUV de tamaño medio... vamos, lo actualmente es un iX3. Ese modelo llegará al mercado a partir de 2025 siendo el primero de la nueva secuencia de vehículos basados en la citada arquitectura con la que BMW pretende revolucionar no sólo la movilidad eléctrica, sino también la digitalización.

La Nueva Clase, tal como la denominaremos a partir de ahora es, sencillamente, el futuro de la marca, el mayor cambio en concepto de vehículo eléctrico que hemos podido presenciar y el proyecto en el que BMW ha invertido más dinero desde que fabrica automóviles. Entre 2025 y 2027, BMW lanzará seis nuevos modelos eléctricos diferentes, comenzado como hemos dicho por el sucesor del iX3, modelo que se fabricará en la nueva factoría de Debrecen, Hungría. Versátil, con tecnología de 800 voltios, baterías estructurales de nueva generación y un largo etcétera de innovaciones, Nueva Clase se adapta también a coches más bajos, con diferente batalla, altura al suelo o línea de techo.

Y es que, el siguiente modelo en ver la luz sería nada menos que el NA0 en términos de codificación interna de la marca. Estamos hablando de la berlina media equivalente al Serie 3. Su llegada en 2026 supondrá también un cambio en la nomenclatura unificando el estilo de las versiones térmicas con las nuevas eléctricas. Por ejemplo, el nuevo Serie 3 eléctrico pasar a denominarse i3 seguido de la variante mecánica en función de la potencia y rendimiento: i320, i330, etc. Obviamente, el Serie 3 tendrá una versión couperizada, lo que es hoy el i4. También habrá berlina de mayor tamaño, equivalente al actual i5. El último modelo de este primer ciclo de nuevos coches eléctricos en BMW será el sucesor del iX1.

Poco a poco, veremos en ellos rasgos del concept con el que BMW presentó la Nueva Clase, y aunque no van a cambiar las formas clásicas del "cuerpo", sí lo harán muchos de elementos periféricos de estilo: faros, calandra, parrilla, riñones o grupos ópticos, tal como podemos ver en la ilustración con la que hemos abierto este artículo.

La clave de todos este maremágnum de coches eléctrico reside en su arquitectura, baterías y sistemas de propulsión eDrive. A partir de aquí BMW estrena la sexta generación de sistemas de propulsión eléctrico, nuevos motores y unidades de potencia que por sí sólo serán más eficientes. Sólo con la contribución mecánica hará que los BMW eléctricos de nueva generación consuman 15 Wh menos por kilómetro recorrido. La nueva aerodinámica conseguir reducir 5 Wh/km, otro tanto lo aportará la reducción de fricción por rodadura, 4 Wh/km se logrará mediante la reducción de peso. En resumen, los nuevos BMW eléctricos serán hasta un 25 por ciento más eficientes que ahora prometiendo un 30% más de autonomía.

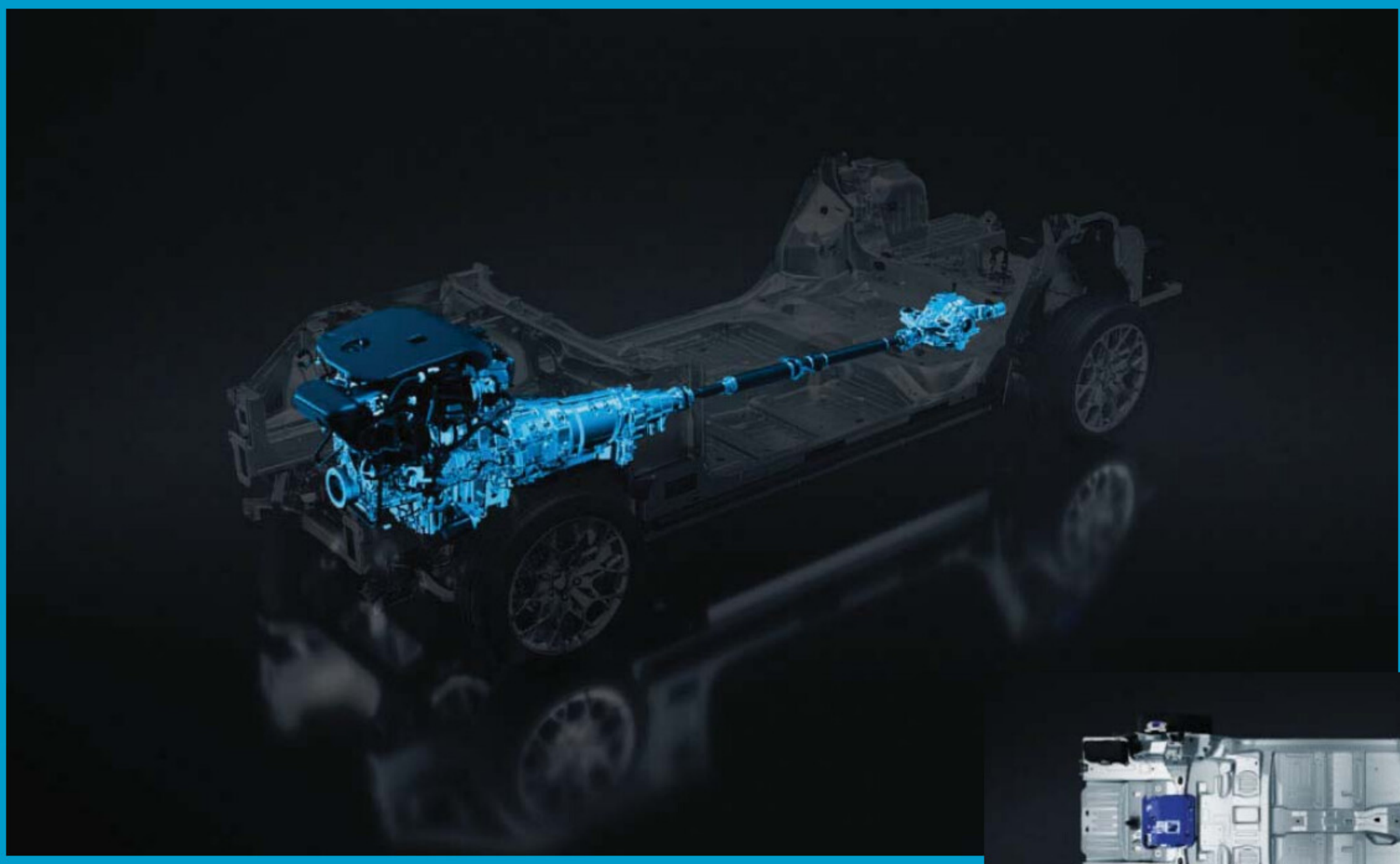
Uno de los grandes cambios estructurales es que las baterías pasan a ser parte de la espina dorsal de la arquitectura. CALT y EVE seguirán proporcionando las celdas pero BMW abandona el formato prismático por las de tipo cilíndrico: se ensamblan más fácilmente, tienen más densidad energética —o lo que es lo mismo, se necesitarían menos cantidad de celdas para igualar la autonomía de los eléctricos actuales de la marca—. Usarán el mismo formato 4680 de Tesla, pero con diferente altura; según se trate de un turismo o un SUV, BMW las empleará con 95 o 125 mm. El objetivo es conseguir vehículos que alcancen los 800 km de autonomía.

Respecto a la composición, se basarán en la química NMC actual, pero aumentando el contenido de níquel y silicio y reduciendo el cobalto. Gracias a ello, es posible reducir el coste de la batería hasta en un 40%, pudiendo unificar los precios con vehículos de combustión equivalentes en cada gama. Para 2030, BMW prevé que el 50 por ciento de sus ventas mundiales sean coches eléctricos.

STLA Large se utilizará en Berlinas, Crossover y Todoterrenos con una longitud de carrocería de entre 476 y 512 cm.

Los diferentes vehículos que la empleen tendrán una anchura de entre 189 y 203 cm.

La distancia ente ejes estará comprendida entre los 278 y 307 cm mientras que la altura al suelo será de entre 140 a 288 mm.

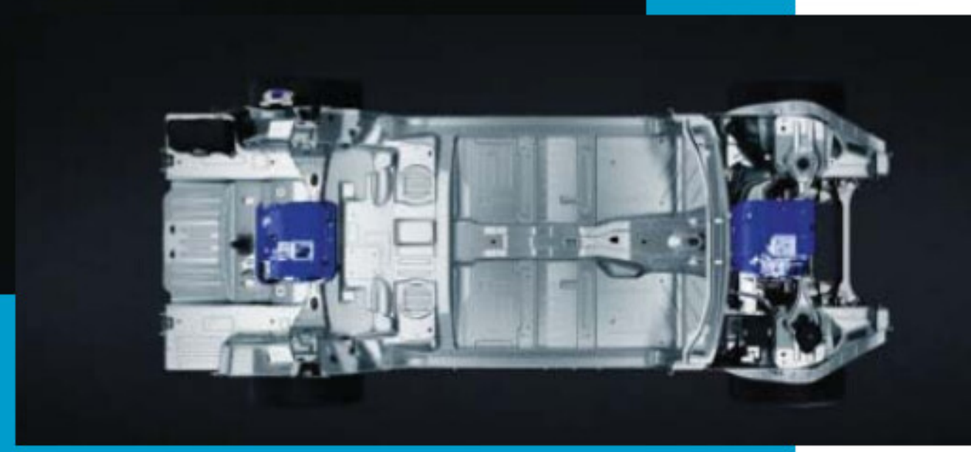


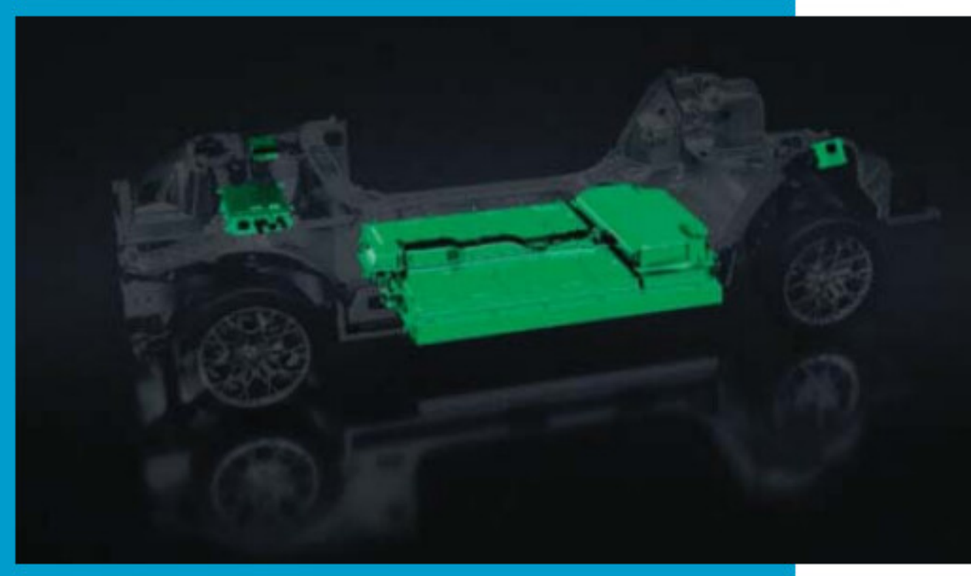
STLA LARGE

MULTIENERGÍA... Y MULTIFORMATO

Parte del coste de la transición al vehículo eléctrico saldrá de los bolsillos del cliente, al menos en el caso de fabricantes occidentales.... Eso lo tienes que tener claro. Luego continuará avanzando más lentamente, pero lo que no hay es marcha atrás. Conseguir rentabilidad implica pensar en modo "navaja suiza", algo que valga para todo, y esa es la mentalidad con la que Stellantis ha desarrollado sus diferentes arquitecturas para vehículo eléctrico. STLA Medium está ya en marcha a bordo del Peugeot E-3008, pero obviamente, no será el único modelo que la utilice. Ahora anuncia nuevos detalles de su STLA Large, destinada a modelos del segmento E y D, los más grandes. Stellantis afirma que se trata de la arquitectura nativa eléctrica más versátil del mundo y la verdad es que, de momento, no hay otra que dé para tanto. Hay que tener en cuenta que está desarrollada para diferentes modelos del grupo, tanto los que se venden en nuestro continente como los que no, que se usará en marcas como Dodge o Chrysler, pero también Maserati, Jeep o Alfa Romeo, que será por tanto con quien más "conexión" tengamos en Europa.

STLA Large podrá utilizar motores de combustión, híbridos o eléctricos, por tanto, con diferentes instalaciones y paquetes de baterías. En el caso de los eléctricos, están de momento contempladas, con la tecnología actual, baterías de entre 85 y 118 kWh de capacidad y autonomía en el caso de un formato berlina de hasta 800 km. Y es que, no es solo multienergía, también multiformato: berlina, crossover y todoterreno puro. En función del modelo podrá usar tecnología de 400 o 800 voltios, esta última con capacidad de carga ultrarrápida: 4,5 kWh por minuto, aunque el 50% de esa velocidad de carga dependerá también del cargador y no solo del vehículo. ¿Prestaciones? Claro que sí, aseguradas, porque Stellantis anuncia deportivos que podrán acelerar de 0 a 100 km en dos segundos. Este mismo 2024 empezarán a producirse los primeros vehículos con esta arquitectura, comenzando por Dodge y Jeep; en 2026 habrá ya ocho modelos diferentes en el mercado que la empleen como base técnica.





TAMBIÉN 4X2 O 4X4

Estirarla, ensancharla, modificar la altura y, cómo no, montar cualquier tipo de motor adaptado a la categoría del vehículo, sea eléctrico, híbrido o de combustión. STLA Large también contempla vehículos con dos o cuatro ruedas motrices.

[N.D. € | 333 CV | N.D. L/100 KM | ETIQUETA C]

S U P E R

Combinar en un mismo coche TFSi y S es sinónimo de deleite absoluto. Audi ha afinado este concepto de talento y deportividad en su nuevo S3 hasta el límite lógico que implica tener un hermano mayor poniendo orden en la manada, pero permitiéndose ahora nuevas licencias.

RAÚL RONCERO. FOTOS: AUDI

LATIVO

Segunda entrega de las novedades que hemos podido tocar o conducir (o las dos cosas a la vez) a lo largo las jornadas técnicas que compartimos recientemente con Audi en Omán, y cuya publicación ha estado sometida a embargo. Ojo, porque nos queda mucho aún por contar, y también por ver, como la imagen final del Audi S3 en sus dos carrocerías, modelos que de momento hemos probado con camuflaje y del que tampoco podemos mostrar el interior, que como parece obvio, será en un 99% idéntico al del Audi A3 que también se estrena a lo largo de este mismo año. Por cierto, ya te adelanto que aunque no se trata de un coche completamente nuevo, sí que hay cambios de tal magnitud como para que todas estas evoluciones no te parezcan un simple lavado de cara.

TRABAJO EN EQUIPO

Si agudizas el ojo verás cambios de aspecto en grupos ópticos, calandra, parrilla o abundantes zonas de la carrocería, pero habiendo tanta novedad mecánica, hoy no toca hablar de ello. Audi le ha sacado 23 CV y 20 Nm adicionales al motor 2.0 TFSI del anterior S3. En realidad, lo que ha hecho es coger del banco de órganos de grupo VW el motor que emplea el Golf R 30 aniversario, con sus mismos 333 CV, aunque añadiéndole esa personalidad mecánica que caracteriza un S3: refinamiento máximo y poder absoluto. Casi todo el trabajo se esconde en la sobrealimentación y nueva función de precargado para que a velocidad estable o baja aceleración el turbo trabaje ya a un régimen constante y la reacción ante cualquier demanda de potencia sea súbita. Pero también se ha regulado la mariposa de admisión para que en los modos de conducción más deportivos tenga una respuesta más agresiva por caudal y velocidad de respuesta, afinando el carácter mecánico en el nuevo Dynamic Plus; en él, demuestra la verdadera furia que esconde no sólo el propulsor, sino otros elementos de chasis que están interrelacionados entre sí. Dynamic Plus supone contar por tanto con un nivel adicional de radicalidad sobre el modo Dynamic del anterior S3, presente aún en Audi Drive Select como vigorizante mecánico aunque sin tanto efecto en la dinámica del chasis como ofrece ese nuevo modo Plus, estrechamente vinculado con en el diferencial trasero activo, el toque splitter. Sí, también el S3 se ha rendido a la magia de este elemento aunque al igual que el Golf R, con el modo drift capado. Apenas añade 5 kilos más al tren trasero, pero como si se tratara de magia, su efecto es que como si el S3 se quitara de encima un buen puñado de kilos.

Por ello, en términos de rapidez o dinamismo, el S3 es ya un coche del que no se puede hablar de elementos aislados, sino de todo un conjunto que armónicamente lleva el mismo compás. Efectivamente, el motor parece más rabioso, empuja como un verdadero cosaco y reacciona con más rapidez que antes, pero su principal característica es que resulta un propulsor redondo en sus dos extremos de uso, acomodado a una conducción rutera y aprovechando su elasticidasd a bajas vueltas o tirando de marchas y haciéndole trabajar a pleno pulmón. Vuelve a estar limitado a 250 km/h, pero su aceleración de 0 a 100 km/h es ahora de 4,7 segundos, una décima menos que antes. Parece poca mejora, pero es un mundo. Aquí se han repartido el trabajo entre el aumento de potencia del motor y las mejoras que también esconde el cambio S-Tronic: gracias a que puede comprimir con mayor presión el embrague correspondiente a cada grupo de marchas, so-

CON EL TORQUE SPLITTER CONSIGUES EXTRAER LA AGILIDAD MÁXIMA DEL CHASIS CON UNA FACILIDAD/SEGURIDAD IMPENSABLE. MARCA LA DIFERENCIA CON EL ANTERIOR S3

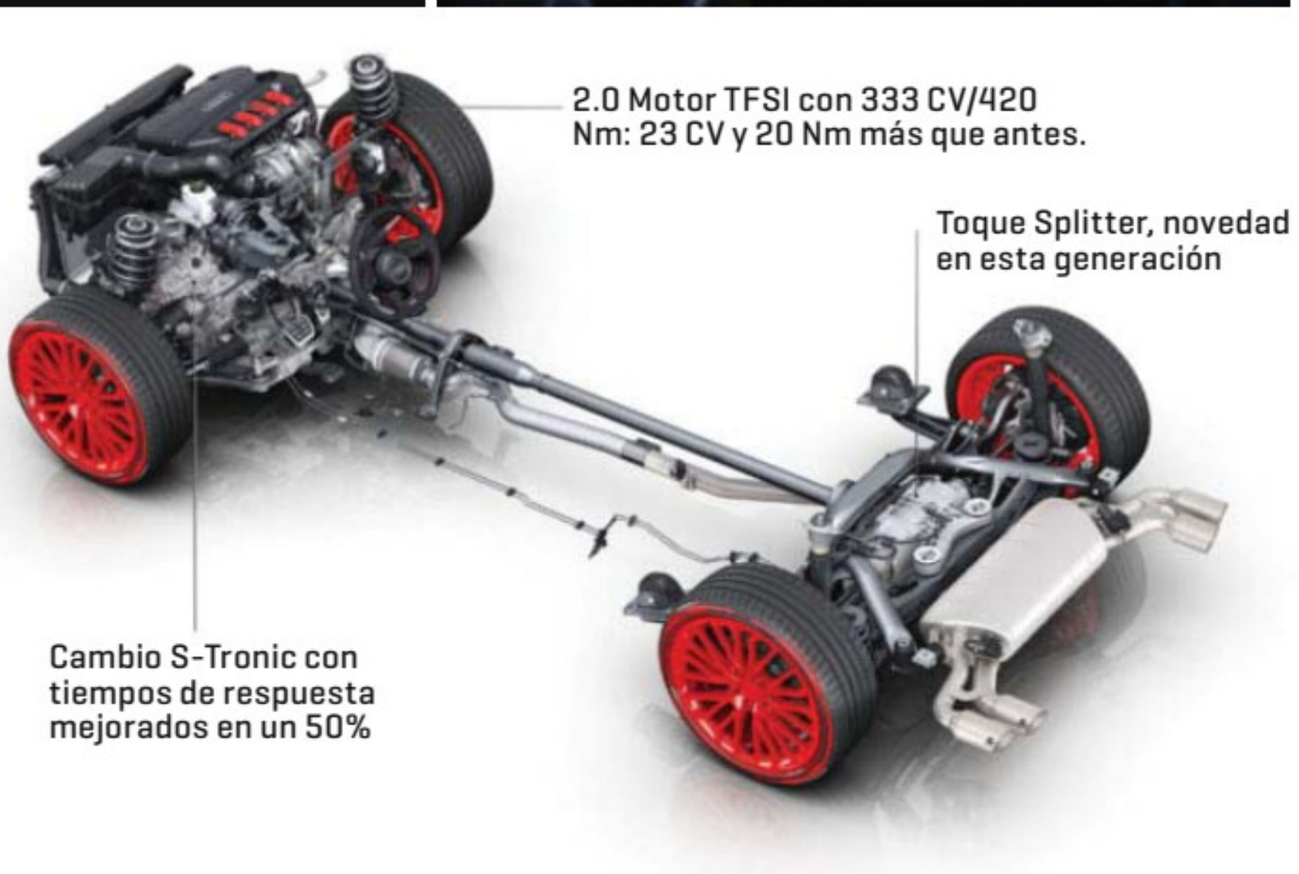
porta un par de arranque mayor y la "conexión" entre motor y cambio parece todavía más directa y "mecánica". También se ha reducido el tiempo entre cambio y cambio, según Audi, hasta en un 50 por ciento en caso de utilizar los modos más deportivos. Claro que no es el RS3... falta un cilindro, su singular sonido —se puede montar un paquete opcional con escapes Akrapovic—, su potencia extra, pero jamás había estado tan cerca el S3 de su hermano mayor ya sea en respuesta mecánica o talante dinámico. Sigue siendo un deportivo que podrás usar a diario brindándote una comodidad sin igual y con el que, como siempre, podrás conducir rapidísimo con una facilidad asombrosa, pero el nuevo S3 también te puede hacer sudar la gota gorda si estás dispuesto a explorar todo cuanto ahora esconde.

El ya citado torque splitter es, sin duda, el elemento definitivo para que el S3 pueda tener la agilidad en su zaga digna de un verdadero coche de propulsión o la nobleza del auténtico tracción total que es. Pero como decíamos

DOS MONTURAS
El cliente puede decidir entre dos especificaciones diferentes de neumáticos. Bridgestone aporta los Potenza como montura todo uso y con un rendimiento muy equilibrado en cualquier situación; Falken es la alternativa para quien desee un rendimiento más deportivo.

BAJO SUMARIO

De momento, esto es lo que puedes ver del renovado interior, aunque no esperes cambios de gran calado en su diseño. El Audi Select Drive esconde el nuevo modo Dynamic Plus que convierte al Audi S3 en un deportivo mucho más temperamental. Audi ha combinado diferentes pinturas y vinilos en los muletos de prueba para que sea difícil apreciar los cambios estéticos de la carrocería; el logo, por ejemplo, tiene ahora relieve y sobresale por encima de la calandra. El motor, indiscutible protagonista. La tracción total quattro sube de nivel gracias al torque splitter heredado del RS3.



anteriormente, todo es un trabajo en grupo, desde la suspensión adaptativa, los frenos o la dirección progresiva. Ésta, por ejemplo, tiene un mejor funcionamiento y tacto en su zona central logrando más precisión que antes aún en los curvones amplios en los que apenas se insinúa un leve giro ángulo de giro. El tren delantero cuenta con manguetas más rígidas aunque la característica que ha hecho que sea más incisivo es un nuevo cojinete de pivote con el doble caída negativa que la versión saliente. Adiós subviraje; aunque parezca increíble, ese término desaparece por completo del diccionario del S3, y si te lo encuentras será porque hayas hecho algo algo verdaderamente mal. Eso sí, la nobleza sigue siendo absoluta si quieres conducir el nuevo S3 como siempre lo habías hecho hasta ahora, pero atrás tienes ahora un arma secreta. Combinado con el nuevo ESC, el cerebro que gobierna los dispositivos de estabilidad del coche basándose en aceleración lateral, ángulo de volante, posición del aceleración o funcionamiento de los discos dobles del torque splitter, el eje trasero pasa a ser verdadero protagonista cuando activamos el nuevo modo Dynamic Plus, permitiendo derrapadas "de manual" que, en caso de no desconectar por completo las ayudas a la conducción, estarán milimétricamente controladas por la electrónica del vehículo para derrapar lo justo y necesario en función de la pericia del conductor, de cómo deshaga el contravolante, de si pisa o no el freno, si quita gas o sigue aplicándolo para terminar de redondear el giro. El efecto diluye o anula en los otros modos de conducción, Dynamic incluido, pasando a ofrecer una conducta completamente noble. A todo ello hay que sumar un nuevo equipo de freno con discos delanteros de más diámetro y espesor —357 x 34 mm—, pinzas diferentes y, por tanto, pastillas que muerden más superficie de fricción y soportan más el trabajo duro... En resumidas cuentas, un nuevo pequeño paso para el S3, un gran salto para los amantes de esta filosofía de deportivos.

VOLAR BAJO

El Audi S3 no sólo es más rápido, también se siente claramente más veloz. El tren delantero es un verdadero tiralíneas, el trasero más reactivo y en conjunto parece como si se hubiera quitado kilos de encima.

EL 2.0 TFSI ESTÁ MÁS "LLENO" QUE ANTES, EL CAMBIO S-TRONIC ES MÁS RÁPIDO Y EL EJE DELANTERO RESULTA ALGO MÁS INCISIVO. AUDI HA DEJADO UN S3 REDONDO

OPINIÓN

Raúl Roncero

PICANTE EN BOCA

Quizás no sea consuelo para todos, pero lo mejor de que Audi focalice ya a futuro en tecnologías e-tron es que va a darlo todo en el desarrollo y puesta a punto de sus principales hitos de combustión. El nuevo Audi S3 es un claro ejemplo, modelo que da esquinazo a su edulcorado comportamiento pasando a ofrecer ahora una conducción mucho más emocional.

[39.950 € | 115 KW | 15,1 KWH/100 KM | ETIQUETA 0]

NUEVA ERA

Eléctrico y SUV B definen al primer Fiat 100% nuevo lanzado desde la integración en el Grupo Stellantis. Le caracterizan los valores de color y desenfado clásicos de la firma italiana y lo hace con una propuesta comercial rompedora.

ÓSCAR DÍAZ. FOTOS: AUTOPISTA

El Fiat 600e no es uno más ¿o sí? No. No lo es. Para nada, a pesar de formalmente ser un SUV B eléctrico —apoyado en el plano comercial por un micro híbrido de 48v— y supone la enésima interpretación de la plataforma modular e-CMP de Stellantis, con lo que tiene mucho en común con Peugeot 2008, Jeep Avenger o DS 3, entre otros. Y es que este coqueto automóvil luce personalidad en su apariencia, en su equipamiento, en su planteamiento comercial... y una puesta sobre el asfalto en la que la comodidad y un buen aislamiento respecto del entorno son factores principales.

El lector bien informado ya imagina que este Fiat, el primer coche 100% nuevo lanzado tras la integración de Stellantis, se caracteriza por emplear la última evolución de la plataforma o, lo que es lo mismo, su motor anuncia una potencia máxima de 115 kW y su batería es la de 54 kWh de capacidad bruta con potencial para ser recargada por corriente continua hasta 100 kW o por alterna con un cargador trifásico de 11 kW, y capacidad para ofrecer una autonomía oficial por encima de los 400 km. Eso sí, alcanzar esas distancias sin recargar no va a ser fácil y exigirá unas condiciones muy determinadas para poder acercarse a ellas. Más fácil

FI 600RD

será movernos en el entorno de los 300 / 340 km acercándonos a la cifra de 15 kWh/100 km que declara oficialmente, aunque si circulamos a ritmos de autopista —una exigencia alta dada la proximidad a su velocidad máxima—, con frío, lluvia y cargados será difícil ver cifras por debajo de los 21 kWh/100 km o, lo que es lo mismo, unos 250 km con total garantía y sin sentir el sudor frío de la ansiedad energética.

TOQUE PERSONAL

El estilismo del 600e le define claramente como un Fiat, con interesantes reflejos al híper popular 500 que pueden verse en grupos ópticos, capilla de la instrumentación, esos revestimientos mayoritariamente de aspecto rígido, la pieza de continuidad en el salpicadero, la forma de los asientos —no demasiado grandes y con un mullido firme de esos que no fatiga después de un par de horas sentados— y esa interesante cobertura plegable de la inmensa consola central, de 15 l de capacidad.

Por espacio puede cumplir con las necesidades del día a día de un par de adultos o adultos más uno o dos niños con un habitáculo más que razonable y con un maletero anunciado en 360 l que evidencian el buen aprovechamiento de los 4,17 m de longitud. Este, además puede según versiones incluir la apertura y cierre motorizados. Y es que el equipamiento es uno de los factores que en Fiat han tenido en cuenta para mejorar la experiencia de uso del 600e. No se echan en falta climatizador, conexión inalámbrica de smartphone o cargador por inducción o, en la versión más equipada, la conducción semi autónoma (Nivel 2).

La gama comercial es sencilla: dos versiones separadas por casi 5.000 euros de diferencia que se traducen en una buena cantidad de equipamiento, fundamentalmente los elementos de ayuda a la conducción como la tecnología de conducción autónoma, los retrovisores plegables calefactados, sensor de crucero adaptativo, sensor de ángulo muerto, y de confort como el asiento del conductor con masaje y ajuste eléctrico.

Sus precios de tarifa: 35.950 y 40.950 euros pueden verse alterados claramente con los incentivos Moves y las diferentes campañas de descuento promovidas por Fiat. En el mejor de los casos la marca propondría un precio ligeramente por encima de los 23.000 euros para las versiones Red, las básicas.

Al margen, Fiat hace una interesante propuesta con el límite de dos años y 10.000 km que se traduciría en una cuota fija de 179 euros al mes con una cuota de entrada de 3.850 euros —menos de 6.000 en el caso de los La Prima—. Terminado ese plazo, el 600e volvería a poder de Fiat.

EL LECTOR BIEN INFORMADO YA IMAGINA QUE EL 600E SE CARACTERIZA POR USAR LA ÚLTIMA EVOLUCIÓN DE LA PLATAFORMA E-CMP DE STELLANTIS

EL MEJOR COMPLEMENTO

Como también sucede en Jeep con el Avenger, en Fiat han decidido jugar la carta de introducir una variante térmica que anime —en los mercados menos eléctricos— las ventas del 600.

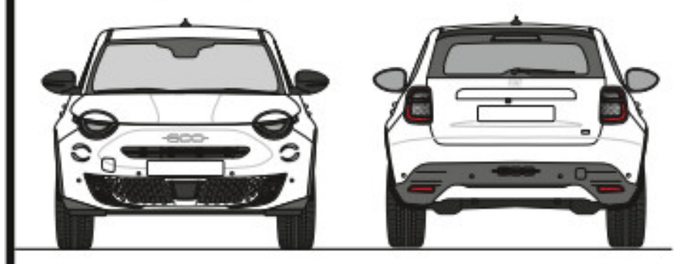
En este caso, la versión térmica nace con una propuesta micro hibridada por tecnología de 48 voltios con un motor eléctrico que puede asistir al térmico llegando incluso a responsabilizarse del movimiento en determinadas circunstancias favorables y a baja velocidad, en torno a 1 km y velocidades por debajo de los 30 km/h.

El motor térmico es, lógico, el tres cilindros de 1.2 l en versión de 100 CV de potencia máxima, asociado al cambio automático de doble embrague y seis relaciones. Juntos anuncian una reducción de consumo notable con el subsiguiente ahorro de combustible y emisiones, que según informaciones podrían situarse en el entorno de los 110 gr/km CO2.

ATRACTIVO E INCONFUNDIBLE. Los asientos, la instrumentación, el lacado del salpicadero.. son detalles que lo identifican como un Fiat. El maletero es modesto, pero el espacio interior sirve para adultos de más de 1,75 m.

DATOS TÉCNICOS

Precio (Desde) **39.950 €**



MOTORES Y TRANSMISIÓN

Motor eléctrico

Tipo	Delantero transversal
Tension nominal	400 V
Potencia máxima	115 KW CEE (156 CV)
Par máximo	260 Nm CEE (26,53 Mkg)
Transmisión	Tracción delantera
Embrague	Sin embrague

Baterías

Tipo	Iones de litio
Capacidad total / útil	54 / 50,8 kWh/100 km
Potencia de carga en CA	7,4 kW
Tiempo de carga en CA	8 h
Potencia de carga de CC	100 kW
Tiempo de carga de CC	n.d.

BASTIDOR Y CARROCERÍA

Susp. delantera	McPherson con triángulo inferior
Susp. trasera	Ruedas tiradas por eje torsional
Frenos delanteros	Discos ventilados (302 mm)
Frenos traseros	Discos macizos (268 mm)
Dirección	Cremallera, eléctrica.
Neumáticos	215/65 R16
Coeficiente Cx	n.d.
Largoxanchoxalto	4,171 x 1.781 x 1.526
Batalla	2.562 mm
Peso oficial	1.595 kg
Maletero	360 l

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	150 km/h
Acel. 0-100 km/h	9 s
Consumo combinado WLTP	15,1 kWh/100 km
Autonomía	409 km
CO_2	0

OPINIÓN

Óscar Díaz

¡CONVENCE!
un envoltorio de lo más personal de una tecnología probada y con numerosos representantes hacen del 600e algo más que un nuevo animador de los SUV B. Además de diseño añade una agresiva propuesta comercial que facilita reducir, o directamente elmiminar, la mayoría de las reticencias de ese primer contacto con la electrificación. Le avalan más de 300 km reales sin recargar y un agrado de uso magnífico, con un rendimiento dinámico suficiente.

[52.400-55.400 € | 204 CV | 18,2 KWH/100 KM | ETIQUETA CERO]

E:VO

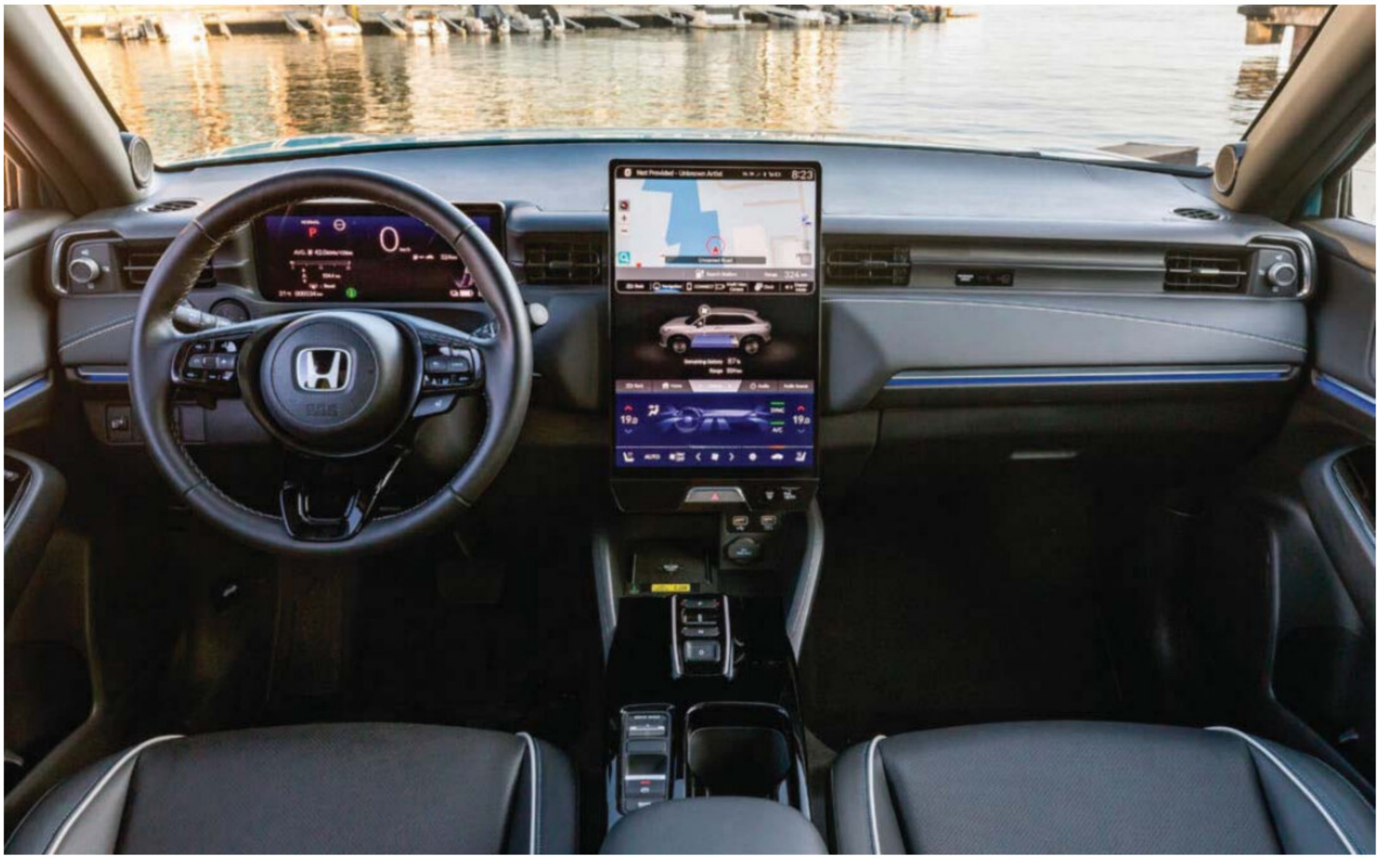
Evolución del vehículo eléctrico en Honda con su segundo coche tras el pequeño "e", universalizando esta vez un producto donde no falta la personalidad típica de la marca aunque cayendo, tal vez, en algunos de sus mismos errores.

RAÚL RONCERO. FOTOS: HONDA

Su precio, algo alto, una autonomía teórica que no es para tirar cohetes y una potencia de carga algo limitada son tres de los principales aspectos que el e:Ny1 hereda del Honda e, un coche que cierra ya su ciclo de vida. A cambio, es un SUV que te ofrece una impecable calidad de conducción, un habitáculo vistoso y suficientemente amplio, un motor muy suave y un consumo que normalmente será bastante bajo.

Para este e:Ny1, Honda ha desarrollado una arquitectura que será la base técnica de otros futuros modelos eléctricos de la marca, denominada e:N Architecture F. Honda destaca su rigidez, ya que casi el 50 por ciento de los aceros empleados son de alta resistencia, un centro de gravedad bajo y un diseño optimizado de la zona inferior del vehículo para conseguir la mejor aerodinámica posible. Es un SUV que, sin embargo, tiene una altura libre semejante a la de un turismo, sin considerar el elemento que está más cerca del suelo, aunque sus voladizos, por ejemplo, están a la suficiente altura para, por ejemplo, desentenderse de bordillos a la hora de aparcar. Su motor de nueva generación rinde 204 CV y 310 Nm, tiene un 92 por ciento de eficiencia y todos los componentes del grupo propulsor pesan solo 77,4 kilos. Las baterías son de iones de litio, están ubicadas en el piso del vehículo, tienen una capaci-

RX72 DPF



dad de 61,9 kWh útiles —68,8 kWh netos— y, según la marca, permiten cubrir hasta 412 km entre cargas.

Hay un aspecto en el que Honda ha llevado las cosas "a su terreno": la potencia de carga en corriente continua es relativamente baja, de solo 78 kW —del 10 al 80 por ciento en 45 minutos—. Según la marca, la ventaja de su estrategia de carga es que ofrece una curva más eficiente que otros sistemas que admiten más potencia o que las baterías sufren así menos estrés y pueden prolongar su vida útil con menor degradación. Yo, particularmente, soy de la opinión de que las cargas en CC deberían permitir que el conductor pueda viajar en el menor tiempo posible, si así lo desea, y que la "gestión de vida" de sus baterías corra a su cargo, preocupándose de realizar el mayor número de recargas posibles a lo largo de la vida del coche en CA, ya que admite hasta 11 kW. Además, con esa potencia de carga en CC, no aprovechas de forma eficaz los cargadores de 50 kW y desperdicias dinero si realizas las cargas en los puntos rápidos que tienen 100 kW o más de potencia de carga. Anecdótico... Sí. O no, según se mire. Lo que no falta en este nuevo SUV es una planta excelente y una puesta en acción para quitarse el sombrero. Ahí, sí, es un auténtico Honda.

El e:Ny1 mide 4,387 m de longitud, tiene una anchura de 1,790 m, una altura de 1,584 m y su distancia entre ejes es de 2,607 metros. Es, por tanto, un coche de tamaño semejante al Mazda MX-30, algo mayor que el Peugeot 2008, un Hyundai Kona o un Renault Mégane E-TECH, o ligeramente más pequeño que un Kia Niro o un BYD Atto3. Se vende en dos niveles de acabado, Elegance y Advance, por 52.400 y 55.400 euros. Por tanto, es uno de los coches que más cuesta entre los que tienen un tamaño parecido e incluso, entre los que también tienen más potencia. El Volvo XC40 Recharge de 238 CV tiene un precio desde 47.912 euros, una batería de mayor capacidad, autonomía ligeramente superior, una potencia de carga de hasta 200 kW en CC y un maletero con 483 litros de capacidad. El e:Ny1 es un coche que Honda fabrica en China, pero tiene estándares cien por cien Honda.

ADN MARCA DE LA CASA

La calidad de acabados es muy elevada, el aspecto interior es muy agradable y es un coche bastante habitable para sus dimensiones. El hándicap, de cara a un uso familiar, es que su maletero tiene una capacidad más bien moderada: entre 344 y 361 litros según versión, siendo la diferencia en el equipo de sonido.

Lo que más diferencia a este coche de otros Honda es el tamaño y disposición de las pantallas. La del equipo multimedia, por ejemplo, tiene 15,1 pulgadas y formato vertical. Está dividida en tres secciones, distinguiendo la navegación en la zona superior, los habituales contenidos del sistema en la central y la climatización en la parte inferior. Tiene una calidad bastante alta y, como en todo Honda, al principio parece algo más complejo de usar de lo que realmente es. El cuadro de relojes está bien configurado en cuanto a la distribución de la información, tiene en este caso 10,25 pulgadas y se ve con claridad aunque incida directamente la luz sobre la pantalla. Otro de los aspectos que sobresale en este modelo en comparación con anteriores Honda es que su sistema de seguridad Honda Sensing

DURANTE LA TOMA DE CONTACTO HE CONSEGUIDO UN CONSUMO DE 14,6 KWH/100 KM, MUCHO MÁS BAJO QUE EL VALOR OFICIAL

CARGA FRONTAL. Demasiado expuesta a pequeños alcances. Mediante un mando en la consola podemos elegir los modos de conducción Eco, Normal o Sport, este último, claramente más vitaminado que el resto. El maletero es algo pequeño. La pisada, sólida, cómoda y refinada.

utiliza cámaras, radares o sensores mucho más avanzados que cubren un ángulo mayor y conforman un "perímetro de seguridad" de prácticamente 360 grados alrededor del coche.

SUAVE EQUILIBRIO

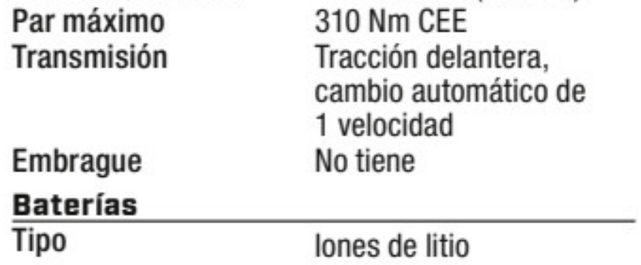
El Honda e:Ny1 es un coche bastante ligero para su tamaño, pesa apenas 60 kilos más que el Mégane E-TECH con su batería mayor, siendo el Honda un coche más voluminoso o casi 300 kilos menos que lo que pesa el citado Volvo. Al volante, puede llamar mucho más la atención la afinación elegida por Honda en cuanto a entrega de potencia que el comportamiento del coche en sí, ya que no hay nada realmente extraño, ni siquiera aspectos que suelen ser característicos de coches eléctricos, que hagan al e:Ny1 un coche diferente a cualquier Honda, algo verdaderamente positivo. Por ejemplo, el tacto de frenos es muy bueno, la dirección es suave y precisa, la suspensión tiene un buen equilibrio y, al menos en las condiciones en las que he conducido el coche —uso variado combinando algo de circunvalación, zonas urbanas y algo de autovía—, me ha dejado muy buena impresión. También tiene aspectos algo singulares, como por ejemplo, cuatro modos de recuperación de energía mediante levas con pocas diferencias entre los niveles más extremos o la imposibilidad de fijar un nivel determinado sin que se desconecte al volver a acelerar —desconozco si tiene alguna función para desconectarlo—.

Su motor entrega la potencia de una forma que recuerda más a un BYD Atto3 o un MG4 que a un Cupra Born o Volvo XC40 en versiones comparables: es mucho más progresivo que contundente. Si bien, su modo Sport se encarga de añadir un poquito más de talante en la respuesta mecánica, aunque sigue predominando el agrado y la progresividad. Los efectos son muy positivos, porque aunque la respuesta es lo suficientemente contundente, consigues una gran fluidez y comodidad en la conducción sin necesidad de tener que estar demasiado pendiente del acelerador. El modo ECO, por su parte, tal vez suaviza demasiado la intensidad con la que lleva la fuerza a las ruedas.

Entiendo que Honda no va a tirar piedras sobre su tejado homologando un consumo mucho más alto de lo que realmente consigue. Anuncia 18,2 kWh/100 km, una cifra a la que ni yo ni casi todos los compañeros que asistimos a la presentación y con los que pude compartir datos nos acercamos ni de lejos. Mi media final se quedó en 14,6 kWh/100 km en un trayecto algo inferior a 100 km y que difícilmente podría repetir en menos tiempo. Es un valor verdaderamente extraordinario que creo representa muy bien el gasto que puedes tener en condiciones habituales de uso, aunque tal vez despeje una incógnita que durante la presentación no tuvimos ocasión de probar: viajando en autopista a velocidades algo mayores, puede que el consumo no sea tan favorable.

DATOS TÉCNICOS

Precio desde **52.400 €**



MOTORES Y TRANSMISIÓN

Potencia global del sistema	204 CV
Par global del sistema	310 Nm

Motor eléctrico

Tipo	Síncrono de imanes, en posicion delantera transversal
Potencia máxima	150 KW CEE (204 CV)
Par máximo	310 Nm CEE
Transmisión	Tracción delantera, cambio automático de 1 velocidad
Embrague	No tiene

Baterías

Tipo	Iones de litio
Capacidad total / útil	68,8 / 61,9 kWh/100 km
Potencia de carga en CA	11 kW
Tiempo de carga en CA	6 horas
Potencia de carga en CC	78 kW
Tiempo de carga en CC	45 min (80%)

BASTIDOR Y CARROCERÍA

Susp. delantera	Independiente McPherson
Susp. trasera	Ruedas tiradas por eje torsional
Frenos delanteros	Disco ventilado
Frenos traseros	Disco
Dirección	Cremallera eléctrica
Neumáticos	225/50 R18
Coeficiente Cx	N.D.
Largoxanchoxalto	4.387 x 1.790 x 1.584 mm
Batalla	2.607 mm
Peso oficial	1.730 kg
Maletero	340-361 litros

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	160 km/h
Acel. 0-100 km/h	7,6 s
Consumo combinado WLTP	18,2 kWh/100 km
Autonomía eléctrica	412 km

OPINIÓN

Raúl Roncero

BUENO, PERO CARO

Quizás el despegue de Honda en vehículo cien por cien eléctrico mire a otros mercados, tal vez el Chino antes que el Europeo, pero la verdad es que, siendo un coche fantástico, se me antoja algo costoso en comparación a modelos que puedan ofrecer lo mismo o incluso más. Hay casi 30 nuevos coches eléctricos en la marca que tienen que ver la luz de aquí a 2030 —no todos para Europa—... Tiempo al tiempo, Honda irá ganando, también, la competitividad que ya tiene en vehículo híbrido.

[33.900 € | 136 CV | 4,4 L/100 KM | ETIQUETA ECO]

NUEVO EN LA CIUDAD

Lejos de sacrificar su carácter premium al democratizar su gama Lexus puede con el LBX no sólo aumentar su popularidad en categorías más populosas, sino que se desmarca de buena parte de la competencia que no dispone de un etiqueta Eco.

ÓSCAR DÍAZ. FOTOS: AUTOPISTA

Nuevo en el fondo y en la forma, el LBX representa mucho para Lexus por razones que van tanto del volumen de ventas estimado al nuevo lenguaje de diseño iniciado, y pasan por la entrada en una categoría nueva para la marca que, además es una de las de mayor crecimiento en el momento. Es un segmento no demasiado popular aún entre los fabricantes premium, aunque con abundantes rivales generalistas como Renault Captur, Seat Arona, Kia Stonic, etc. y los que buscan ofrecer algo más y en el que no abundan las propuestas híbridas gasolina/electricidad «de verdad» y las etiquetas Eco suelen ser conseguidas por la vía de la microhibridación.

Puede convertirse pues en un protagonista y para ello se ve caracterizado por argumentos de refinamiento, de eficiencia, de agrado de uso y de tecnología avanzada recogida en un formato de SUV. Sus dimensiones le sitúan como uno de los más contenidos, con 4,19 m de longitud y 1,55 de cota vertical, homologado para cinco pasajeros y que, como suele suceder, será más bien un cuatro plazas apto para pasajeros que superan el 1,80 m de estatura, que irán sentados en una posición bastante natural. Pese a ello se permite anunciar

LEXUS
K LB 1037

un maletero de 400 l que verificaremos en pocas semanas toda vez que en la presentación internacional nos pareció más bien limitado para un automóvil familiar, aunque no tanto para un día a día cotidiano en el que la facilidad de acceso puede ser determinante.

NUEVA REALIDAD

Si alguien lector ahora mismo está dando por supuesto que el LBX es el Toyota Yaris Cross de Lexus, está equivocado, o al menos parcialmente equivocado. Porque si ambos comparten estructura, el Lexus tiene dos cm más de distancia entre ejes que se restan al voladizo trasero y, también difieren en puesta a punto de los sistemas de impulsión, lógica de interacción de los motores, tiempo que circulará en eléctrico, etc. Lógicamente, además poco tienen que ver los materiales visibles y las propuestas de diseño seleccionadas por los diseñadores, que han iniciado un nuevo camino, con la parrilla integrada en una nueva realidad y simplificada respecto de la hexagonal de doble flecha que ha caracterizado a Lexus en los últimos años.

Técnicamente responde a la definición de un híbrido autorrecargable, con un motor térmico de 1,5 l asistido por uno eléctrico de 69 kW alimentado por una batería bipolar de hidruro metálico de Níquel. Como bien sabe el lector veterano ambos actúan solidaria o individualmente dependiendo de las circunstancias y los dos accionan un engranaje que hace mover las ruedas delanteras. En este caso el transeje ha sido modificado en clave de compacidad, ligereza, y respuesta y es junto con el sistema de control híbrido una de las claves para que el Lexus LBX ofrezca un funcionamiento más armónico entre acelerador y sonoridad de motor de lo que nos tenía acostumbrado el sistema en otros modelos del consorcio japonés. Su propósito es maximizar el tiempo de funcionamiento del motor eléctrico y reducir en consecuencia el consumo de combustible. De hecho, Lexus habla de una mejora en la capacidad de respuesta de un 30% en la aceleración inicial y un 20 % en aceleraciones sostenidas.

El sistema también es capaz cuando se utiliza el navegador de optimizar los procesos de carga y descarga de la batería en función de la orografía del terreno por delante modificando las tasas de frenada regenerativa maximizándola en las bajadas tras haber aumentado en la pendiente ascendente todo el gasto posible de energía almacenada.

También es más que notable el equipamiento de seguridad, con ayudas a la conducción que incluyen sistema de reconocimiento facial, controladores de cambio de carril, etc. o equipamiento premium como el Head Up Display, el asistente de voz o los faros doble led con cambio automático de luces.

EL LBX PUEDE CONVERTIR A LEXUS EN PROTAGONISTA DE UNA DE LAS CATEGORÍAS DE MAYOR CRECIMIENTO EN LOS ÚLTIMOS AÑOS

VERSÁTIL

Que vaya a pasar la mayor parte de su vida útil sobre el asfalto no impide que en Lexus hayan querido añadir polivalencia a su pequeño SUV. De hecho sus 22 cm de altura libre al suelo no son sólo una magnífica cifra para un todo camino, sino que le hace adentrarse en valores propios de todo terreno «de verdad» sin dejar de ofrecer una confianza y una sensación de agilidad y estabilidad sobre el asfalto simplemente magnífica. Cuestión diferente son sus ángulos de aproximación y salida (16,1 y 14,5) que no pasan de discretos y fijan la idea de que sin complicaciones podría circular por caminos, pero sin entrar en las máximas dificultades. Y si lo que piensas es si las variantes 4WD serían mejores en este sentido, debes saber que el motor eléctrico que acciona el eje trasero es de apenas 4,7 kW y, fundamentalmente más que como unidad de empuje servirá como apoyo, especialmente para añadir estabilidad en determinadas situaciones.

LEXUS EN FORMATO PEQUEÑO. Los revestimientos interiores responden a lo esperado para un premium. Los asientos son agradables y cómodos aunque su banqueta es algo corta para las personas más altas.

DATOS TÉCNICOS

Precio **33.900 €**

MOTORES Y TRANSMISIÓN

Potencia global del sistema	136 CV
Par global sistema	n.d.

Motor térmico

Tipo	Delantero transversal de tres cilindros en línea
Cilindrada y cotas	1.490 cm3 y 80,5x97,6 mm
Alimentación	Inyección mixta directa indirecta.
Compresión	14:01
Potencia máxima	67 KW CEE (91,2 CV) a 5.500 rpm
Par máximo	120 Nm CEE (12,24 mkg) a 3.600 rpm

Motor eléctrico 1

Tipo	Delantero. Síncrono de imanes permanentes
Potencia máxima	69 KW CEE (94 CV)
Par máximo	185 Nm CEE (18,88 mkg)
Transmisión	Tracción delantera con cambio automático
Embrague	Sin embrague. Mecanismo epicicloidal

Baterías

Tipo	Hidruro Níquel metal
Capacidad	1 kWh

BASTIDOR Y CARROCERÍA

Susp. delantera	Independiente McPherson
Susp. trasera	Ruedas tiradas por eje torsional
Frenos delanteros	Discos ventilados (282 mm)
Frenos traseros	Discos macizos (265 mm)
Dirección	Eléctrica, de cremallera.
Neumáticos	225/60R17
Coeficiente Cx	0,34
Largoxanchoxalto	4.190 x 1.825 x 1.560 mm
Batalla	2.580 mm
Peso oficial	1.280 kg
Depósito comb.	36 l
Maletero	400 l

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	170 km/h
Acel. 0-100 km/h	9,2 s
Consumo combinado WLTP	4,4 l/100 km
CO_2	100 g/km

OPINIÓN

Óscar Díaz

LO TIENE TODO

Es atractivo, es difícil encontrarle rivales equivalentes premium con etiqueta Eco, ofrece un magnífico compromiso entre comodidad de uso, reserva de potencia y rendimiento del chasis, con un tacto de pedal de freno totalmente confiable y tiene un precio para nada exagerado, por debajo de los 32.000 euros una vez aplicados los descuentos pertinentes. Con todo, no parece exagerado pensar que el LBX puede dar un buen empujón a Lexus y ponerla en el mapa de toda una nueva generación de clientes.

DESDE 36.770 EUROS YA SE PUEDE COMPRAR UN ELÉCTRICO PARA TODO

AJUSTE DE

CUENTAS

Volvo no solo irrumpe con fuerza en el mercado de los eléctricos compactos, sino que lo hace con un precio que va a democratizar por fin este segmento tan importante para el futuro de la electrificación en nuestro país.

JIE. FOTOS: VOLVO

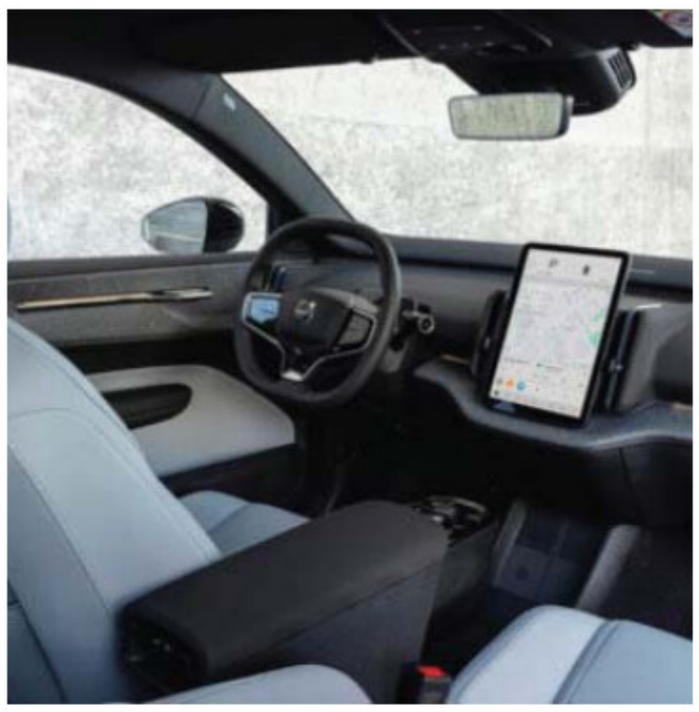
Es evidente que una de las causas para que la electrificación en España sea más lenta que en otros países europeos es el precio de los coches eléctricos 100%. Sin embargo, poco a poco el propio mercado se irá ajustando cuando la escalada de costes y volumen de ventas permita ir reduciendo los precios. Pero uno de los primeros en dar la campanada ha sido Volvo, que con su esperado EX30 ha dado en el clavo con unos precios que han sorprendido desde el primer momento.

Las características del EX30 son las de un coche compacto de 4,23 metros de largo pero que sin embargo cuenta con una habitabilidad excelente para este tamaño. La versión de acceso denominada Single Motor cuenta con una potencia de 272 CV y una batería pequeña de 51 kWh pero que sin embargo logra una autonomía según normativa WLTP de 344 km. Pues bien, esta versión tiene un precio de 36.770 euros sin ayudas lo que lo colocan al frente de la oferta en este segmento donde se producirá el mayor volumen de ventas.

El siguiente escalón es la denominada Single Motor Extended Range, que cuenta con el mismo motor eléctrico también de propulsión trasera pero con la batería más grande de 69 kWh lo que permite una autonomía de 480 km, una cifra ya muy significativa para poder viajar. Pues bien, este escalón tiene un precio de 42.034 euros.

Aunque el tope de gama contará con dos motores y, por tanto, tracción total que incrementa la potencia hasta los 428 CV y una autonomía con la batería

MGM 11U



BUEN EQUIPAMIENTO

Desde la versión más básico, el nuevo EX30 está muy bien dotado y su precio no por ello es alto, máxime con las ayudas que uno puede complementar en la compra.

grande de 460 km. Este EX30 denominado Twin Motor Performance cuesta 48.265 euros. Este precio tiene incluido unas prestaciones de primer nivel, como la aceleración de 0 a 100 km/h de 3,6 segundos. Por cierto, la batería puede recargarse del 10 al 80 % de capacidad en tan solo 25 minutos y para no agotar la batería exponencialmente la velocidad punta está limitada a 180 km/h en las tres versiones.

Pero los precios siempre son relativos si no valoramos su equipamiento. Y en este caso los tres son de primera línea. Desde el más básico denominado Core el EX30 cuenta de serie elementos como el programador de velocidad activo, los sensores traseros de aparcamiento, la cámara de visión trasera, la alerta por cambio involuntario de carril, el sistema de detección de vehículos en el ángulo muerto, los faros de leds y la conexión 5G (gratis durante los tres primeros años).

El siguiente nivel de equipamiento es el Plus que añade los sensores de aparcamiento delanteros, el climatizador de dos zonas (en lugar del monozona del Core), la superficie para la carga inalámbrica de un teléfono móvil, un sistema de audio de Harman Kardon y la apertura eléctrica del portón del maletero.

Por último, el más equipado es el Ultra y suma a todo lo anterior el cargador embarcado de 22 kW (para corriente alterna), unas llantas de 19 pulgadas (en lugar de las de 18 que vienen en Core y Plus), un techo panorámico de cristal y ajustes eléctricos para los asientos.

EL EX30 MÁS POTENTE ES EL DENOMINADO TWIN MOTOR PERFORMANCE QUE CUESTA 48.265 EUROS Y ACELERA DE 0 A 100 KM/H DE 3,6 SEGUNDOS

[45.350-52.400 € | 218 CV | 14,7-16,6 KWH/100 KM | ETIQUETA CERO]

EN RACHA

Hyundai no baja la guardia, y no sólo a la hora de desarrollar sus coches, sino de hacerlo sabiendo qué necesita el usuario medio. El Kona es un nuevo ejemplo de ello, un SUV que ha traspasado fronteras para convertirse en un verdadero vehículo de familia que ofrece capacidad para todo y tecnologías para cada necesidad. Hoy sacamos petróleo a su versión eléctrica de 218 CV.

RAÚL RONCERO. FOTOS: FÉLIX MACÍAS

KONA
electric
HYUNDAI
E 6894 MKN

La segunda generación del Kona es, sencillamente, "otro coche" con el mismo nombre, y no sólo por ser mucho más grande que la generación saliente, sino por tener ambiciones claramente superiores; te aseguro que no es lo que ves, sino lo que sientes al conducirlo. No en vano, es nada menos que 15 cm mayor y tiene 6 más de batalla que la generación a la que sustituye. Es por tanto un vehículo ya con una "planta" de buen SUV medio, comparable ahora con el Niro de Kia, por citar un modelo gemelo dentro del mismo grupo con clara aspiración familiar, o claramente más grande que, por ejemplo, un Renault Mégane E-Tech Full Electric.

"KONAN"

El mayor beneficio es que es un coche mucho más funcional que vale para casi todo por su amplitud y capacidad de maletero; el segundo, que tiene una calidad dinámica y refinamiento sobresaliente, pero hay muchos más aspectos que se encadenan uno con otro: excelente ejecución, atención por el detalle, impecable funcionamiento de los sistemas de seguridad... Y cómo no, también un funcionamiento mecánico que hará las delicias a quienes den máxima prioridad al placer de uso, aunque no es ni la única ni la mayor virtud de todos sus motores. Como antes, sigue habiendo una motorización para cada necesidad, manteniendo afinadas definiciones que están en franca retirada en este tipo de vehículos —1.6 T-GDi N-Line de 198 CV, con y sin tracción total—, algo que se agradece y deja claro que el Kona no desaprovecha oportunidades, o un equilibrado híbrido de 141 CV y eficiencia más que probada que bien podría considerarse el comodín de la nueva gama.

EL KONA HA PASADO A SER UN VERDADERO SUV MEDIO CON CAPACIDADES FAMILIARES. ADEMÁS DE DOS ELÉCTRICOS, HAY UN INTERESANTE HÍBRIDO O DOS TÉRMICOS A ELEGIR

PEQUEÑOS GRANDES DETALLES

Buena pantalla de 12,3 pulgadas con abundante informacion representada de forma muy clara y legible, apoyada con funciones extra como la cámara de los retrovisores exteriores en las dos esferas del cuadro. Los dos puntos rojos —sólo se aprecian al tomar una foto o un vídeo— son los sensores que vigilan si estás o no atengo a la conducción.

CALIDAD DE CHASIS

El nuevo Kona ha erradicado por completo la falta de motricidad de la anterior generación. Sus mejores virtudes, la suavidad, un rodar verdaderamente silencioso y refinado o un comportamiento muy noble. Desde el primer kilómetro deja claro que es un coche de categoría superior a su predecesor.

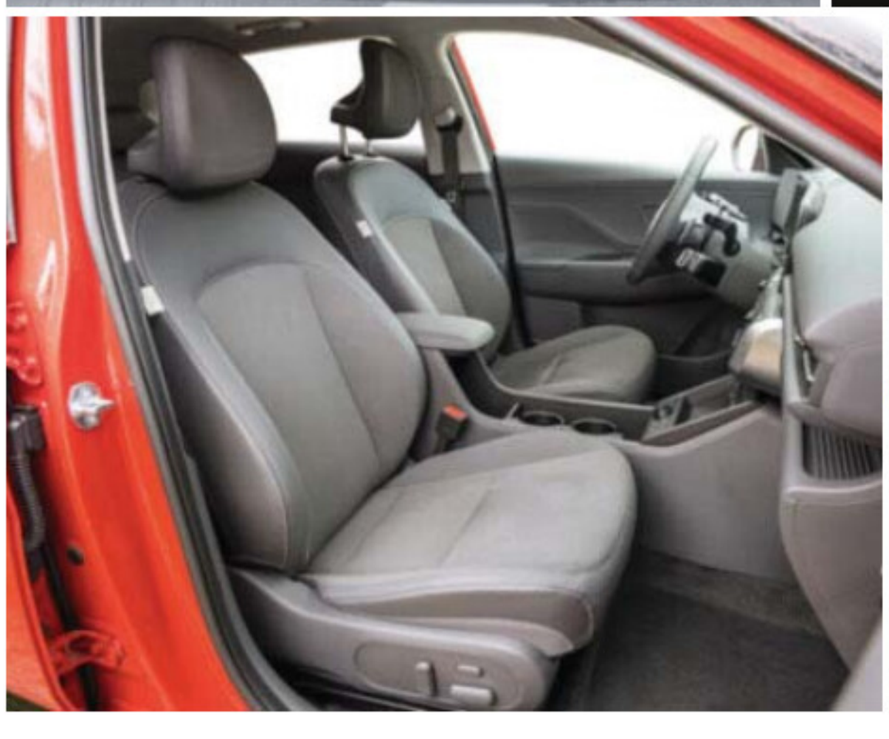
La diferencia ahora es que todas estas versiones están desarrolladas sobre un coche que en realidad ha sido concebido como eléctrico, ofreciendo nuevamente doble versión tanto por potencia como por capacidad de baterías. Si en los térmicos se aprecia la influencia y experiencia de uno de de sus coches talismán, como es el Tucson, el eléctrico deja también claro que la nueva gama Ioniq ha sido fuente de inspiración, fusionando todas ellas sobre una línea de carrocería que proporciona empaque y calidad visual . Abrimos turno de pruebas de esta nueva generación con la variante eléctrica más potente, equipada con el motor de 218 CV y la batería de 65 kWh.

Quien busque un eléctrico "todo en uno" para combinar uso diario y viajes, tal vez ponga el foco de atención en la cantidad de kilómetros que puede hacer con una batería... y eso va a depender bastante de la temporada en la que utilices el coche, éste o cualquier otro vehículo eléctrico. Nosotros sólo hemos podido probar el Kona con rangos de temperatura exterior entre 0 y 10 grados, con algún recorrido ocasional incluso a temperatura inferior, así que la la primera impresión es prácticamente la misma que la que te deja todo eléctrico cuando lo usas con el frío metido en sus entrañas: cada batería recargada cunde menos de lo esperado. Pero para quien tenga interés real en adquirir el coche, son las mejores condiciones —y datos— para conocer los servicios mínimos que va a poder prestarnos en una temporada concreta del año.

Arrancamos con el análisis. Dentro de esos extremos de temperatura que antes te he comentado, me he encontrado con registros de consumo diferentes a igualdad de recorrido, velocidad y estilo de conducción —sin prisas, sin pausas, sin fuertes aceleraciones y siempre con el climatizador conectado a 22º—: en el peor de los casos, con la temperatura más baja, circulando constantemente por la M40, M45 y M50 madrileña y alguna que otra vía secundaria el consumo fue de 20,9 kWh/100 km; clavando prácticamente la conducción y con la temperatura exterior más alta de la jornada, el consumo bajo a 19 kWh/100. Pero es cierto que en el momento que encuentras algo de tráfico tipo "acordeón", el entorno ideal para cualquier eléctrico, las cifras bajaron a unos ya óptimos 15,5 kWh/100 km.
Mis medias en autopista —al ritmo que viajas cuando te quedan 400 km por de-

DETALLES

El sistema multimedia del Kona proporciona mucha información y datos útiles de conducción, entre ellos, el peso de la climatización y elementos electrónicos en el consumo final del coche. En un recorrido representativo —no el de la foto—, la climatización puede llegar a suponer hasta el 20 por ciento del gasto energético. Llevas para "subir o bajar" intensidad de frenada regenerativa, más un modo Onne-Pedal y otro automático, todos funcionando de cine. El maletero tiene un generoso doble fondo y la tapa del motor dispone también de un hueco para cables. Los dos extremos del coche disponen de sendas franjas de luces para luz diurna o freno. La tapicería tiene un tacto excelente pero es poco sufrida y se aprecian fácilmente las pequeñas manchas.



lante— también han estado ligeramente por encima de los 22 kWh/100 km, cifras que con total seguridad también serán inferiores en días más templados.

DÍA A DÍA

Quizás el aspecto que menos te esperes de un eléctrico es el alto consumo en recorridos cortos, siendo además el tipo de uso donde mayor dispersión nos vamos a encontrar frente a días más favorables, principalmente por el elevado peso especifico que tiene la climatización en el global del consumo. A diferencia de la gran mayoría de rivales, es un dato que el Kona ofrece dentro de la completa información disponible en el sistema multimedia, encontrando ahí la explicación a cifras superiores a los 25 kWh/100 en recorridos inferiores a 20 km —la mitad, urbano—, pero en los que el porcentaje de demanda energética requerido por la climatización ha llegado a ser de hasta el 50%. Ya sabes, toca aprovechar esas herramientas que tiene caso todo eléctrico cuando lo dejas cargando en casa por la noche para que sus entrañas se aclimaten consumiendo mínima energía de la red eléctrica. Igualmente, el Kona también tiene una función para atemperar la batería y bajar su temperatura cuando hemos circulado durante un período largo —lo puedes activar manualmente—, aunque no hace el efecto contrario. Yo me vi en la obligación de conectarlo a un punto de 50 kW apenas 5 km después de haber arrancado el coche con 3 grados de temperatura exterior y durante el primer 20 por ciento de carga la curva no fue todo lo eficiente que sí ha demostrado ser en otras cargas posteriores con mejores condiciones. Ese caso, en un cargador de Ionity, por ejemplo, arrancó directamente a más de 90 kW manteniendo los 100 kW hasta más o menos el 60% de la capacidad total de la batería. Desde ahí, fue descendiendo progresivamente en dos etapas: una a partir del 70% —baja a 45 kW—; y otra al 80% donde las potencias son ya estables casi hasta totalizar la carga a 25 kW.

En 35 minutos, en las condiciones de utilización media en las que he probado el coche, esa recarga al 80% me proporcionaría unos 250 km en uso mixto, alrededor de 340 km para conducir en la rigurosa ciudad o 200 km si necesito continuar el recorrido por autopista. A cargas completas y considerando un consumo en utilización mixta de 19,6 kWh/100 km —apostaría que representa el 80% o incluso más del uso habitual del coche—, este Kona eléctrico te permitirá recorrer entre 330 y 360 km como término medio, pero apuesto a que con temperaturas no tan extremas sería fácil sacarle 400 km utilizando el coche con normalidad, un rango bastante óptimo. Recuerda que en la gama tienes una segunda versión de 156 CV ligada a la batería de 48 kWh —disponible en dos acabados entre 40.950 y 44.900 euros—; si tienes intención de utilizar el coche para viajar, no te lo pienses dos veces: el 218 CV/65 kWh es tu elección —tres acabados, desde 45.350 a 52.400 euros—.

STYLE

Vista del acabado más completo, equipado has la médula en confort y seguridad, aunque la doble pantalla, de 12,3 pulgadas también para el sistema multimedia son siempre de serie. Dos islas inferiores de botones bajo ella permiten tener un acceso directo a cada función.

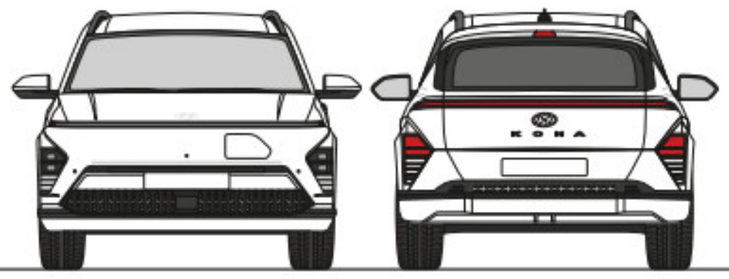
EL FRÍO DEJA HUELLA EN UN ELÉCTRICO Y EL KONA NO HA SIDO LA EXCEPCIÓN: EN USO MIXTO, PUEDES CONSEGUIR 360 KM DE RANGO MEDIO ENTRE CARGAS

FICHA TÉCNICA

autopista

VALORACIONES DE LA PRUEBA

por Centro Técnico



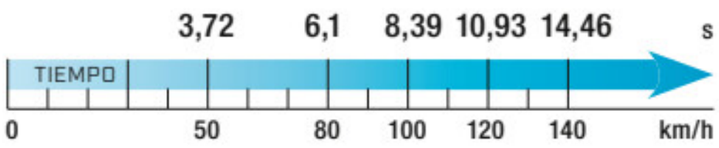
CONSUMOS (kW/100 km)

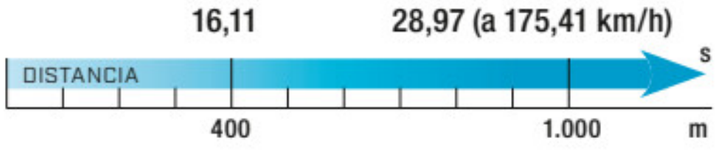
360 km
Autonomía media

Carretera	Autopista	Ciudad	Medio
19,6	22,1	13	18,2

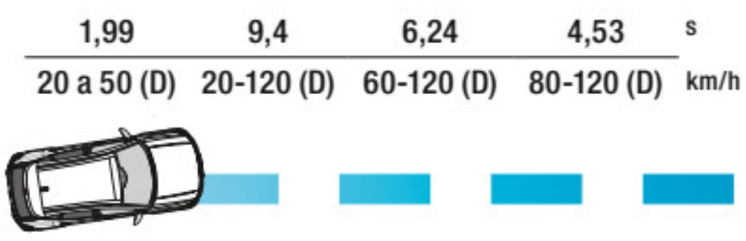
PRESTACIONES

ACELERACIÓN (s)

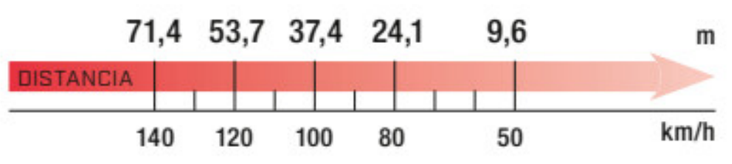




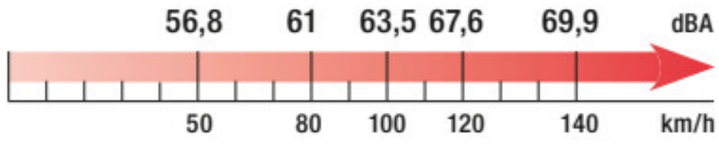
ADELANTAMIENTO (s)



FRENADA (s)



SONORIDAD (dBA)



DATOS OFICIALES

Precio xx.xxx €

MOTOR

Motor Eléctrico

Situacion	Delantero transversal
Tipo	Síncrono de imanes
Potencia máxima	160 KW (218 CV)
Par máximo	255 Nm

BATERÍAS

Tipo	Iones de litio
Cap. total / útil	N.D /65,4 kWh
Pot. carga en CA	11 kW
T. carga en CA	6,4 horas
Pot. carga en CC	102 kW
T. carga en CC	41 minutos (0-80%)

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción delantera, cambio automático de 1 velocidad
Embrague	No tiene

BASTIDOR

Susp. delantera	Independiente McPherson
Elem. elástico	Resorte helicoidal
Susp. trasera	Independiente multibrazo
Elem. elástico	Resorte helicoidal
Frenos delanteros	Disco ventilado de 305 mm
Frenos traseros	Disco de 300 mm
Dirección	Cremallera eléctrica
Giros/Ø volante	2,5 / 36 cm
Ø de giro	10,6 m
Neumáticos	235/45 R19
Llantas	7,5 x 19 pulgadas

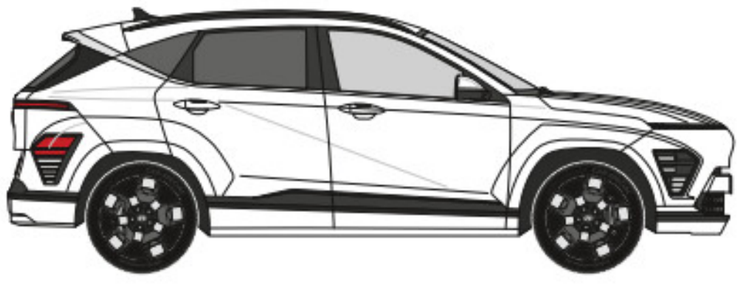
CARROCERÍA

Coeficiente Cx	0,27
Nº de plazas	5
Peso oficial	1.773 kg
Maletero	466 litros

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	172 km/h
Acel. 0-100 km/h	8,1 s
Autonomía EV	454 km
Consumo combinado WLTP	16,6 kWh/100 km
Emisiones de CO_2	0

CARROCERÍA Y PESO



Cotas (mm)

Longitud	4.355 mm
Anchura	1.825 mm
Altura	1.580 mm
Batalla	2.660 mm
Vías	1.589 / 1.602 mm
Capacidad de maletero	466 litros

ULTRASUAVE

La mejor cara del Kona, haga o no frío, es su conducción, más y mejor en su utilización cotidiana. Lo es por suavidad, por el excelente aislamiento del habitáculo, el tacto general de conducción, la agradable respuesta de su poderoso motor o el buen funcionamiento de sus diferentes modos de conducción y frenada regenerativa —cuatro en total más un modo auto que interpreta debidamente el entorno—, y cómo no, también la alta calidad de ejecución. Detalle a detalle, el Kona está muy bien planteado y afinado en este aspecto para representar un refinado medio de transporte eléctrico. Su lado más amigable es el mero transporte y no tanto el disfrute de su potencial porque el Kona no es un coche tan

PAPEL Y LÁPIZ

Ya sea en su carrocería o habitáculo vas a encontrarte con abundantes elementos de diseño verdaderamente cuidados que van a seguir marcando tendencia en la marca.

LOS OTROS KONA

Dentro de la gama, el híbrido de 141 CV es, a nuestro juicio, la compra maestra: 32.740 euros, mucha eficiencia y un magnífico tacto mecánico.

divertido y eficaz como podría serlo un Cupra Born, aunque sí muy noble y estable. Uno de los mayores avances respecto a la generación saliente es que sus 218 CV se transmiten al suelo con mucha más efectividad que antes.

La amortiguación es bastante suave y filtra muy bien cualquier tipo de baches y en realidad, si tuviera que ponerle algún pero, sería el excesivo autocentrado de la dirección a medida que llevamos la adherencia del tren delantero a sus límites. Frena correctamente en distancias o tacto de pedal y aunque es sensible al trabajo duro ha mantenido un nivel más que digno durante las tres frenadas consecutivas que efectuamos desde 140 km/h.

Más que ser un coche rápido, que lo es, su calidad mecánica sobresale en agrado de utilización por progresiva respuesta para poner el coche en marcha, moverse a baja velocidad con él y la solvencia con la que gana velocidad cuando necesitamos capacidad de aceleración extra, tal como demuestra los tiempos en los que puede realizar un adelantamiento. Solo para que tengas una referencia, la deceleración de sus cuatro modos de frenada regenerativa son, de menor a mayor, las siguientes: 0,32, 0,52, 1,11, 1,64 y ¡2,08! m/sg2 —en este último modo, el coche reduce de 100 a 0 km/h la velocidad en 180 metros.

OPINIÓN

Raúl Roncero

PSICODÉLICO

Clase superior en eléctrico entre los generalistas de su misma especie... pero también precios que juegan en otro liga, tan superiores a coches como el top ventas MG4, por ejemplo, como lo son las calidades, afinación de chasis, el refinamiento o elevador placer de uso que te ofrece el Kona. Hyundai tiene claro que para ser un ganador hay que aspirar a la élite. Como esperábamos por el clima, nos deja algo fríos sus registros de consumo, algo de lo que ningún eléctrico se libra con clima invernal.

[44.840 € | 115 KW | 15,5 KWH/100 KM | ETIQUETA 0]

PASOS LÓGICOS

La mejora en autonomía y rendimiento del motor define al renovado Peugeot E-2008 y refuerza su condición de estandarte de la electrificación de Peugeot por su propuesta lógica por precio, conducción y sensación de calidad.

ÓSCAR DÍAZ ODIAZ@SLIB.ES FOTOS: FÉLIX MACÍAS

¿Invertir en una plataforma eléctrica específica o adaptar una existente en clave multi energía? La pregunta no tiene una respuesta fácil y hay fabricantes que han tomado un camino mientras que otros, en este momento de la carrera a la descarbonización, han elegido el segundo. Es el caso del Grupo Stellantis que hace ya casi un lustro puso en juego sus primeros eléctricos de producción masiva bajo la apariencia de los Peugeot 208 y 2008 y hoy, ya en 2024, siguen vigentes, mejorados en cuanto a autonomía real, ya próximas a los 400 km en condiciones ideales, y un rango de potencias/ precios ya no inaccesibles, que se constituyen como una opción de lo más valorable si estás pensando en un eléctrico..

Es el caso del 2008, que ha sido actualizado recientemente y ha añadido una variante eléctrica complementaria que mejora lo ofrecido hasta el momento. Ésta supone un avance en cuanto a rendimiento del motor, que pasa de los 100 a los 115 kW (de 136 a 151 CV para entendernos) y una batería que no sólo es algo mayor, con 54 kWh de capacidad total y 51 útil sino también mejorada en su capacidad para mantener un rendimiento estable durante el uso continuado. Con ella se permite anunciar —y ver en la instrumentación— una autonomía eléctrica que roza los 400 km, unos 65 km más que la propuesta menos potente...que podrían ser alcanzables en condiciones ideales logrando consumos apenas superiores a los 12 kWh/100 km. En cualquier caso, sí será relativamente sencillo superar los 330 manteniendo aún una reserva de energía suficiente para alcanzar un punto de recarga sin el miedo máximo a quedarse tirado antes de llegar al siguiente punto de recarga.

También es nuevo el frontal, más agresivo, con un nuevo patrón de efec-

EL E-2008 OPONE A SUS MUCHOS RIVALES EQUILIBRIO ENTRE IMPRESIÓN DE CALIDAD, REFINAMIENTO, AGRADO DE USO Y AUTONOMÍA REAL

SIN TACHA

Los asientos recogen el cuerpo adecuadamente y lo hacen con un mullido que añade comodidad, aunque pueden ser estrechos para la gente más grande. Los asientos traseros, ligeramente sobre elevados facilitan acceso y salida y una mejor visión hacia delante.

100 % I-COCKPIT

La instrumentación por encima del volante tiene detractores y entusiastas a partes iguales. Es una de las señas de identidad de Peugeot y los diferencia de cualquier otro Stellantis. Se echa de menos un selector de activación del modo B que aumenta la retención del motor más grande y accesible.

to tridimensional que realza la nueva imagen de marca, los grupos ópticos, la instrumentación y una pantalla central multifunción que ha ganado exponencialmente en cuanto a reactividad y velocidad de funcionamiento mejorando así uno de los puntos menos satisfactorios de la anterior entrega. Afortunadamente, sigue manteniendo los botones físicos de acceso a los submenús más habituales y el clásico, sencillo e insuperable botón giratorio para facilitar subir y bajar el volumen de audio. Por supuesto, también pasa a contar con la conectividad inalámbrica de smartphone.

PROGRESO CONSTANTE

Rivales no le faltan al Peugeot E-2008. De hecho, sin salir del Grupo Stellantis, podemos encontrarnos con propuestas tan diferentes y complementarias como Citröen C3 y e-C4, DS3, Fiat 600, Jeep Avenger u Opel Mokka —a la mayoría de los cuales aventaja en una sensación de ser «más coche» dadas sus dimensiones y elevada posición de conducción—, y ya fuera del grupo podrían sumarse entre otros los Smart #1, el dúo Hyundai Kona/Kia e-Niro, el Volvo EX30 e incluso los orientales BYD Atto 3 o MG ZS. Se mide pues con un grupo de rivales temible, algunos de los cuales ofrecen precios más atractivos, otros resultan más potentes y alguno homologa más autonomía —ante las que mostramos recelos que la experiencia nos demuestra acertados—. Ante ellos, el E-2008 opone un más que adecuado equilibrio entre impresión de calidad, refinamiento, agrado de conducción diaria, suficiente potencia y notable capacidad de maletero, con un gasto energético razonable.

Si hubiera que definirlo con una única palabra, esta sería agrado, o un sinónimo de ésta. Agrado que empieza por un aspecto potente y equilibrado; continúa con un acceso cómodo al habitáculo —con un buen funcionamiento de la apertura sin llave en las versiones así equipadas—, se mantiene en la ubicación del asiento, a poco menos de medio metro del suelo en las plazas delanteras, con las traseras se sitúan ligeramente sobreelevados facilitando una buena visión; agrado general que se mantiene en la suavidad de pedales y volante al usarse y agrado en la respuesta de un chasis de altísima precisión y buena predisposición a seguir las órdenes del volante, con un comportamiento bastante neutro y predecible.

SOFISTICADO

La pantalla multifunción ha ganado en velocidad de funcionamiento y su uso es bastante intuitivo. Mantiene mandos físicos para climatización y volumen de audio La conectividad de smartphone y cargador inalámbricos son de serie en este acabado. El maletero anuncia una capacidad idéntica a la de las versiones térmicas, con un doble fondo que permite transportar los cables de recarga. Ésta puede irse a los 100 kW en continua y 7,4 en alterna, con la de trifásica de 11 kW en opción.

Y predecible es, precisamente, su entrega de potencia: con todo lo bueno y lo malo de un coche eléctrico diseñado para ser usado a diario y con una exigencia prestacional no exagerada. De ahí una arrancada desde parado magnífica y de lo más solvente; una aceleración corta bastante buena; gran facilidad para alcanzar su velocidad máxima —151 km/h que alcanza apenas rebasados los 500 m—y cómo se mantiene a ese ritmo hasta acabar los 1.000 m de aceleración de nuestro ejercicio, que roza unos ya modestos 31 segundos. Esto, en un coche térmico sería una cifra pobre, pero claro. No sería capaz de llegar a los 100 km/h en esos escasos 8 s que durante décadas han definido a los muy buenos deportivos.

La razón no es otra que la búsqueda de un compromiso entre rendimiento y conseguir una autonomía que permita despreocuparse de aprenderse de memoria los mejores puntos de recarga que puedan jalonar tu camino, especialmente cuando te sales de la rutina y debes afrontar algún rodeo, parada intermedia o algún que otro recado. Y es que mientras a una velocidad constante de 80 km/h puedes mantenerte en los 13,3 kWh/100 km, a 100 km/h estarás viendo los 16,9 kWh/100 km y casi 22 manteniendo el ritmo constante girando en un anillo a 120 km/h. De ahí que en una circulación mixta, con algo de ciudad, bastante de recorridos periféricos a velocidad del tráfico y algún que otro acelerón para incorporarte a vías rápidas, «quitarte» algún obstáculo de en medio con un adelantamiento decidido y aprovechando las inercias de la conducción pudiéramos conseguir un consumo medio de 14,3 kWh/100 km a lo largo de 351 km de conducción. Lo que no está nada mal y de 15,7 en 635 km en los que se incluían todos los test de prestaciones en el INTA y algo más de 100 km explorando las posibilidades de su chasis usando el acelerador sin miedo.

EN STELLANTIS APOSTARON POR UNA PLATAFORMA MULTIENERGÍA PARA SUS ELÉCTRICOS Y LAS CIFRAS PARECEN DARLE LA RAZÓN

CONFORTABLE

Agradable en el bacheo y con excelente aislamiento de rodadura, personalmente no añadiría las llantas de 18" opcionales.

UN POCO DE PAUSA

Con todo, y aunque los 400 km de autonomía que marca cuando la batería está al 100% son algo completamente irreal si va a ser fácil superar los 300 km sin tener que parar a recargar incluso sin forzar la conducción ni abusar del modo Eco, el más conservador de entrega de potencia. Eso sí, circulando con frío, lluvia, a ritmos de autopista y con cierta carga sólo seremos capaces de bajar de los 20 kWh/100 km reduciendo el ritmo de marcha, acelerando con mimo y un buen aprovechamiento de las inercias siempre que sea posible, superando unos 250 km que ya empiezan a ser un rango razonable para una excursión de fin de semana. Y tampoco será tranquilizador el consumo que vayas a ver en un recorrido corto, el típico de llevar niños al colegio, si la batería está fría, donde puedes ver cifras por encima de los 25 kWh/100 km.

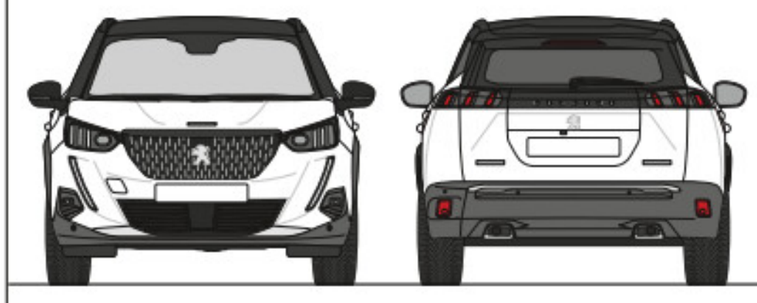
El modo de conducción elegido también tendrá su influencia en la autonomía, algo lógico por otra parte, y puede hacerla variar en más de un 10% dependiendo de si circulamos en modo Eco o Sport, con el modo Normal en el justo medio de ambos. Éste es el que se activa por defecto y ni implica una dureza grande en el acelerador ni tampoco en una sensación de disminución de

FICHA TÉCNICA

autopista

VALORACIONES DE LA PRUEBA

por Centro Técnico



CONSUMOS

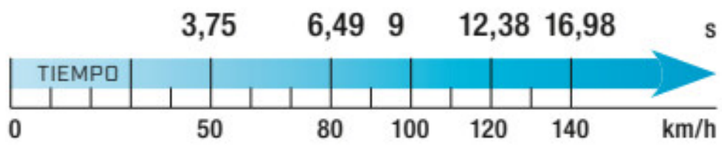
(l/100 km)

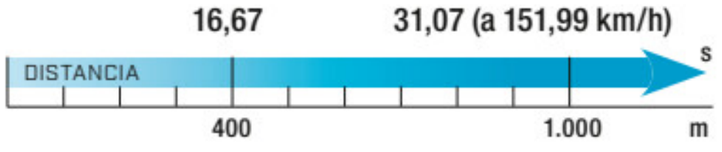
313 km Autonomía media

Ciudad	Carretera	Autopista	Medio eléctrico
13,3 k<wh/100	16,7	19,4	16,2 kWh/100

PRESTACIONES

ACELERACIÓN (s)

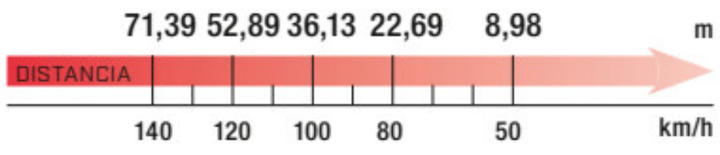




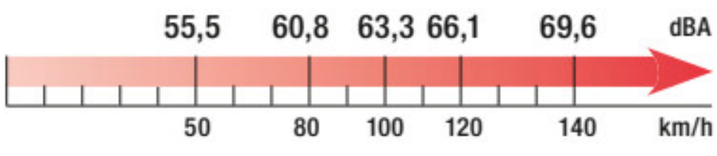
ADELANTAMIENTO (s)

2,35	10,68	7,43	5,57	s
20 a 50 (D)	20-120 (D)	60-120 (D)	80-120 (D)	km/h

FRENADA (s)



SONORIDAD (dBA)



DATOS OFICIALES

Precio 44.840€ / Dto. 1.900 € / Final 42.940 €

MOTOR

Motor Eléctrico

Situacion	Delantero transversal
Tipo	Síncrono de imanes permanentes
Potencia máxima	115 kW (156 CV)
Par máximo	260 Nm

BATERÍAS

Tipo	Iones de litio. Central
Cap. total / útil	54 kWh (50,8)
Tension nominal	n.d.
Pot. carga en CA	100 / 11 kW
T. carga en CA	5,75 h

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción delantera. Cambio automático de una relación
Embrague	Sin embrague

BASTIDOR

Susp. delantera	McPherson
Elem. elástico	Muelle helicoidal
Susp. trasera	Ruedas tiradas por eje torsional
Elem. elástico	Muelle helicoidal
Frenos delanteros	Discos ventilados (302 mm)
Frenos traseros	Discos macizos (249 mm)
Dirección	Cremallera. Eléctrica
Giros/Ø volante	2,75 / 360 mm ee
Ø de giro	n.d.
Neumáticos	215/60 R17
Llantas	6,5 x 17"

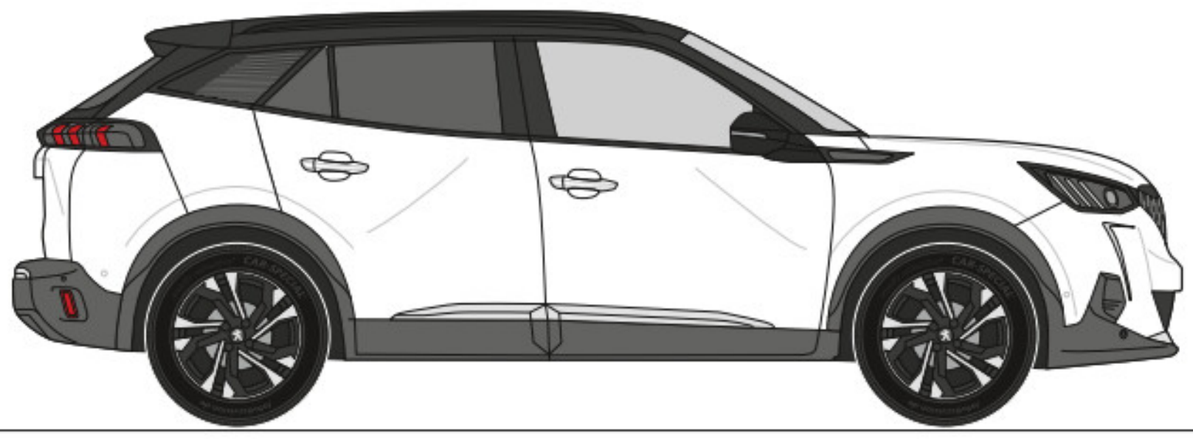
CARROCERÍA

Coeficiente Cx	n.d.
Nº de plazas	5
Peso oficial	1.623 kg
Maletero	434 l

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	150 km/h
Acel. x-xxx km/h	9,1 s
Autonomía EV	401 Km
Consumo combinado WLTP	15,5 kWh/100 km
Emisiones de CO_x	0

CARROCERÍA Y PESO



Cotas (mm)

Longitud	4.304	Batalla	2.605
Anchura	1.775	Vías	1.540 / 1.540
Altura	1.550	Capacidad de maletero	434 litros

empuje, cosa que sí sucede en el modo Eco. En cualquier caso, hundir a fondo el acelerador te dará el mismo empuje. Aun así, la respuesta del acelerador va a ser limitada: contundente en arrancada y baja velocidad, moderada más allá y capaz de dar todo lo que tiene, independientemente del modo de conducción elegido, si decides hundir a fondo el acelerador.

¡SERÁ POR DINERO!

El E-2008 protagonista de estas páginas es un GT, el mejor equipado de la serie, y eso le hace ser exclusivo, bien equipado y, por supuesto, con un precio a tener en cuenta. No en vano cuesta 3.900 euros más que la versión Active de acceso y a igualdad de equipamiento cuesta unos 1.000 euros más que la versión de 136 CV —algo que por ese plus

BIEN EQUIPADO

Las luces Full led son de serie. El pack opcional invierno aumenta su versatilidad al añadir el Grip Control, control de descensos y neumáticos M+S (520 €).

MÁS PRECISO QUE ÁGIL

El E-2008 reacciona con presteza a las órdenes del volante y garantiza una altísima estabilidad. La acción de los controles de tracción y estabilidad es sutil y muy eficaz

de autonomía que le da su batería podría ser más planteable—. También es casi 12.000 euros más caros que el novedoso 2008 e-DSC6 microhibridado, algo que posiblemente no tenga tanta importancia porque quien quiera un eléctrico posiblemente nunca pensase en algo que no lo sea ni en renunciar a las ventajas de una etiqueta cero.

El equipamiento es notable, con elementos como el reconocimiento de señales de tráfico, la conectividad de smartphone y cargador inalámbrico de 15 W, los faros full led o el climatizador, y podría complementarse con el pack Invierno (520 euros a cambio de los cuales accedes al control de descenso, un regulador de modos de conducción avanzado Grip Control y neumáticos M+S cuatro estaciones que si bien pueden limitar la frenada, añadirían una versatilidad de lo más interesante). También es opcional el control de crucero adaptativo, ligado al mantenimiento activo de carril (200 euros) y los asientos con masaje, entre otros que pueden hacer al Peugeot 2008 moverse en precios realmente exclusivos, por encima de vehículos de mayor porte como Renault Scenic, Volvo EX30 o todo un Tesla Model Y, cada uno de ellos complementarios a este Peugeot que representa el siguiente paso en el camino de la electrificación.

OPINIÓN

Óscar Díaz

ESA EXCLUSIVIDAD...

Si me viera obligado a elegir un coche eléctrico para usar a diario éste bien podría ser el Peugeot E-2008. Y es que hace mucho y lo hace bien, está bien equipado y es políticamente correcto en su entrega de potencia. Como otros eléctricos su autonomía real se queda lejos de la anunciada, pero sí empieza a ser posible ver consumos medios arrastrados por debajo de los 15 kWh/100 km. Por dimensiones y habitabilidad cumple para el día a día más que para un ocio de fin de semana o viaje vacacional y resulta enormemente agradable de conducir. Me lo quedaría...sobre todo si no fuese yo quien pagase la factura.

[85.100 € | 385 CV | 22,8 KWH/100 KM | ETIQUETA CERO]

INMENSO

Te hablo con la mano en el corazón: tal vez sea de la generación de los que aún nos cueste gastarnos 85.100 euros en un Kia, pero te reconozco que el EV9 vale cada uno de los euros que pagas por este inmenso —en tamaño, calidad o tecnología— SUV eléctrico con el que viajar a lo grande.

RAÚL RONCERO. FOTOS: AMS

Cuando tienes la sensación de que Kia va a tener que mandar a un equipo de ingenieros a desmontar el coche para sacarlo de un céntrico garaje público es que las cosas se te han ido de las manos. Y es que, efectivamente, sus dimensiones dentro de aparcamientos pensados para coches del pasado pueden llegarte hacer sufrir la gota gorda. Como imaginas, la ciudad no es el entorno del Kia EV9, aunque para facilitarte el uso tienes ayudas por doquier para evitar rozar una esquina de la carrocería, un espejo —los habrá eléctricos por cámara opcionales— o dejarte medio lateral al girar gracias a cámaras con las que puedes tener una vista periférica... aunque la habilidad, al final, es lo que verdaderamente cuenta. Como ayudas, eso sí, incluso podrías desaparcar o mover el coche de forma remota —fuera de él— desplazándolo no sólo longitudinalmente, sino ahora también en diagonal. Hay nivel técnico, de eso no cabe duda, y de eso va el EV9.

Poco después se van diluyendo los temores y el estrés que puedan originan sus proporciones y comienza la verdadera fantasía, porque el Kia EV9 es, sencillamente, eso, un automóvil fascinante. Gigante. Sí; lo es por proyección sobre el suelo, masa, volumen frontal —casi puedes jugar un partido de tenis de mesa en su capó—, y ¡cómo

TAL VEZ... ¿VOLVO?

Hombros, cintura o contornos de grupos ópticos en su zona posterior recuerdan a modelos de Volvo. Visualmente, es la zona más sobrecargada pero al vez, la más atractiva y dinámica de su carrocería.

no! también por el volumen interior de la carrocería. Todo es imponente pero no todo está hecho a lo grande en cantidad... también en calidad, dejando claro además que en muchos aspectos referentes a la electrificación Kia en general y el grupo Hyundai en particular es ya un buen referente a seguir.

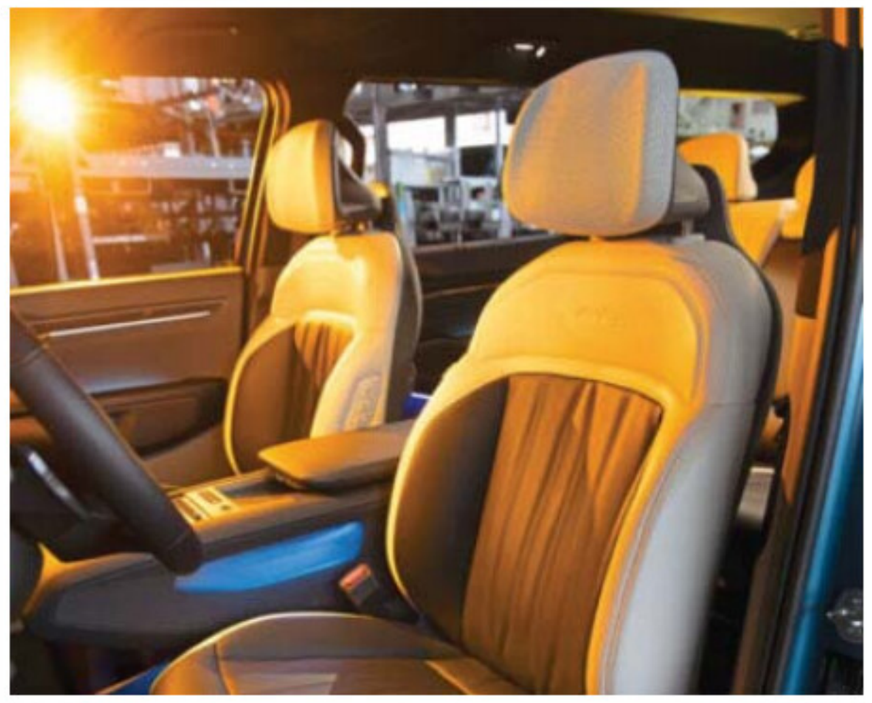
RAPIDEZ

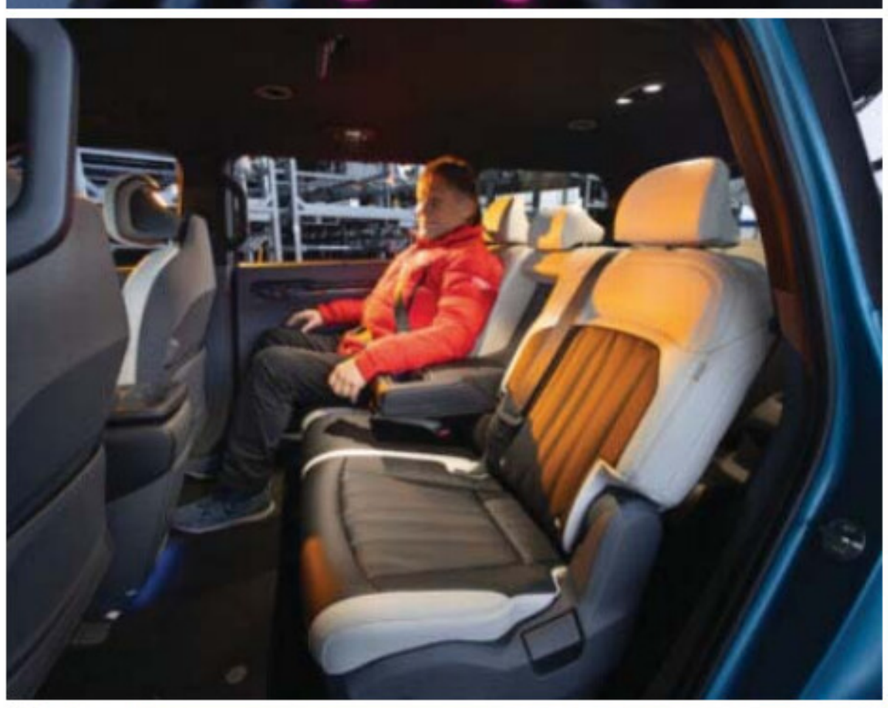
El Kia EV9 es otro coche más del grupo hecho sobre la arquitectura E-GMP, siendo su tecnología de 800 voltios su principal valor añadido ya que se traduce en una asombrosa velocidad de carga —y no, no la prometida, la real—. Bajo el piso, una batería de cuarta generación —más densidad energética y diferente distribución interna que la del EV6— con 99,8 kWh de capacidad —566 kilos, 379 litros de volumen, 456 celdas...— es el elemento estratégico para que este EV9 pueda ser un eléctrico de largo recorrido. Y no, no lo es tanto por la cantidad de kilómetros que vas a poder recorrer entre carga y carga si utilizas el coche en autopista, sino por el tiempo que necesitas dedicar a recargar sus baterías.

CADA REACELERACIÓN MÁS O MENOS FUERTE ES UN SOBRO DE ENERGÍA CON LA QUE QUE UN NIRO ELÉCTRICO PODRÍA RECORRERSE MEDIA CIUDAD

EL MEJOR KIA

Aunque las calidades y los ajustes son sobresalientes, Kia se ha mantenido algo timorato a la hora de expresar más fantasía en el interior. El volante tiene regulación eléctrica pero el recorrido longitudinal es algo escaso. Detalle en el ordenador de viaje de más de 2.500 acumulados en diferentes recorridos: el consumo es siempre muy elevado, incluso en ciudad. Sistema Plug&Charge de carga —previa identificación de sistema de pago y en cargadores compatibles—; la tapa tiene apertura y cierre electrónico. Delante hay un hueco donde caben holgadamente los cables de carga y algún que otro objeto pequeño.





Probablemente, es uno de los mejores eléctricos en este sentido, a condición, eso sí, de que en tu camino te encuentres cargadores que sean capaces de suministrar tanta potencia como admite el sistema de carga del EV9 —hasta 240 kW— y estés dispuesto a pagar el coste de esa energía ultrarrápida —el doble que, por ejemplo, cargar en un punto de 50 kW—. Un 10-80 por ciento en apenas 26 minutos —carga promedio a 183 kW en ese rango—, apenas lo que se tarda en que sus siete pasajeros salgan del coche y estiren un poco las piernas es suficiente para poder proseguir el viaje con un buen colchón de autonomía extra, aunque como puedes imaginar, los consumos del EV9 son también directamente proporcionales a su tamaño.

En autopista no es fácil conseguir bajar de 28 kWh/100 km, ni difícil meterse en medias de 30 kWh. En estas condiciones, una batería totalmente cargada te puede llevar a no mucho más de 300 km de tu punto de origen; cargada al 80%, tendrías para unos 230 km adicionales. Eso sí, una vez en destino, pongamos con un 20% de reserva, el EV9 no te obligará a buscar un cargador de forma apresurada porque tiene aún un colchón bastante generoso que podrías apurar.

Sus 2.593 kilos exactos de peso fluyen sin embargo con una facilidad asombrosa gracias a un modo L0 de frenada regenerativa —el más bajo, de efecto prácticamente nulo— que deja recorrer metros y metros al EV9 sin que la aerodinámica o fricción de sus ruedas hicieran mella, pero cada reaceleración es un sorbo de energía con la que un Niro eléctrico podría recorrerse media ciudad. Lanzado a 100 km/h en ese modo L0, recorre 1.700 m hasta reducir la velocidad por debajo de 10 km/h —no llega a pararse—, equivalente a una deceleración de 0,22 ms2, algo a priori impensable para un "cubo" con ruedas. La verdad es que no hemos medido cifras así en coches igual de pesados pero aparentemente más "afilados", lo cual también hace pensar que hay buen trabajo mecánico a la hora de liberar cualquier tipo de fricción existente.

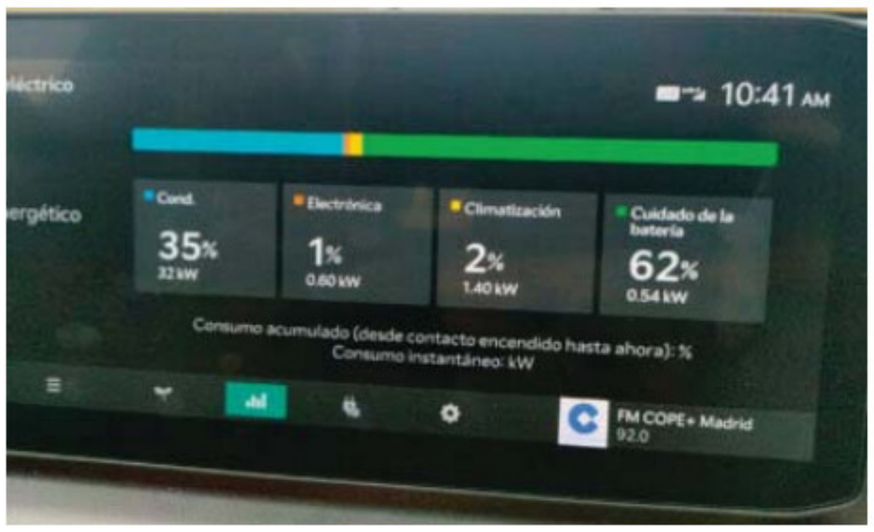
ESPACIO Y LUZ

El techo panorámico está está dividido en dos secciones acristaladas; en la zona intermedia se ubica el control de la climatización de la segunda fila y salidas de ventilación auxiliar. El habitáculo cuenta con un equipo de intercomunicadores para hablar entre las plazas más distantes.

En su otro extremo, I-Pedal —equivalente al cuarto nivel, el más intenso, en freno regenerativo— pararía por completo al EV9, lanzado a la misma velocidad, en sólo 178 m —2,16 ms2 de deceleración negativa—. Encontrar el "punto dulce" entre sus cuatro niveles es sumamente fácil y te lleva a aumentar la eficiencia, aunque el EV9 dispone también de un modo adaptativo —con un suave y afinado ajuste lineal— que funciona a las mil maravillas, por si te quieres despreocupar totalmente de todos estos periféricos, pero vamos con nuevos consumos.

Con muchísima atención y suavidad hemos logrado un consumo de 20,5 kWh en uso mixto —en un 80%, circunvalación—. Creo que es lo mínimo que puede gastar este coche en movimiento fuera de la ciudad, aunque reproducirlo supone estar más concentrado de lo que a veces apetece porque hay que

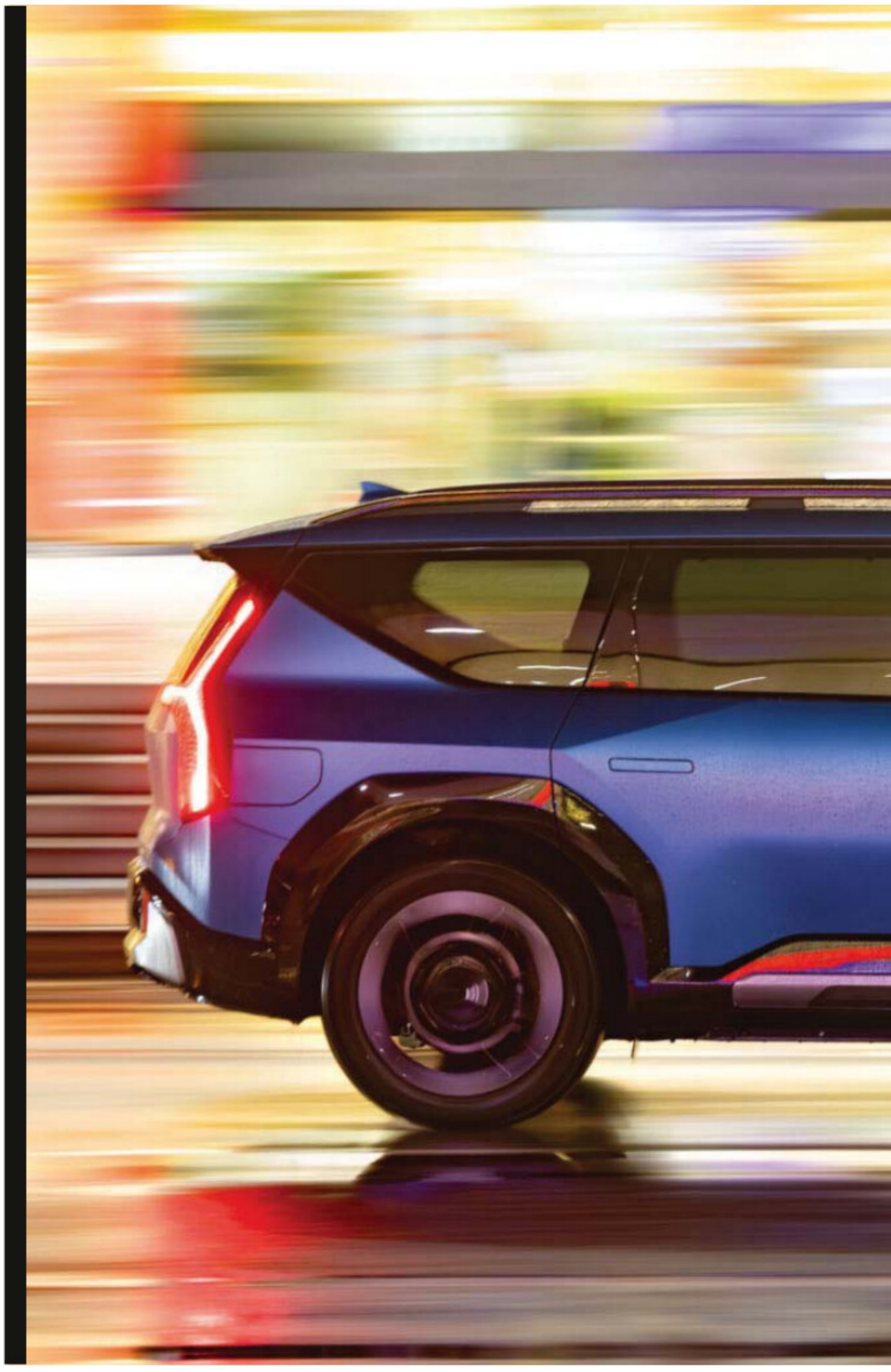
EN UN MOMENTO LLEGUÉ A PENSAR QUE KIA TENDRÍA QUE DESMONTAR EL COCHE PARA SACARLO DE UN CÉNTRICO GARAJE SUBTERRÁNEO

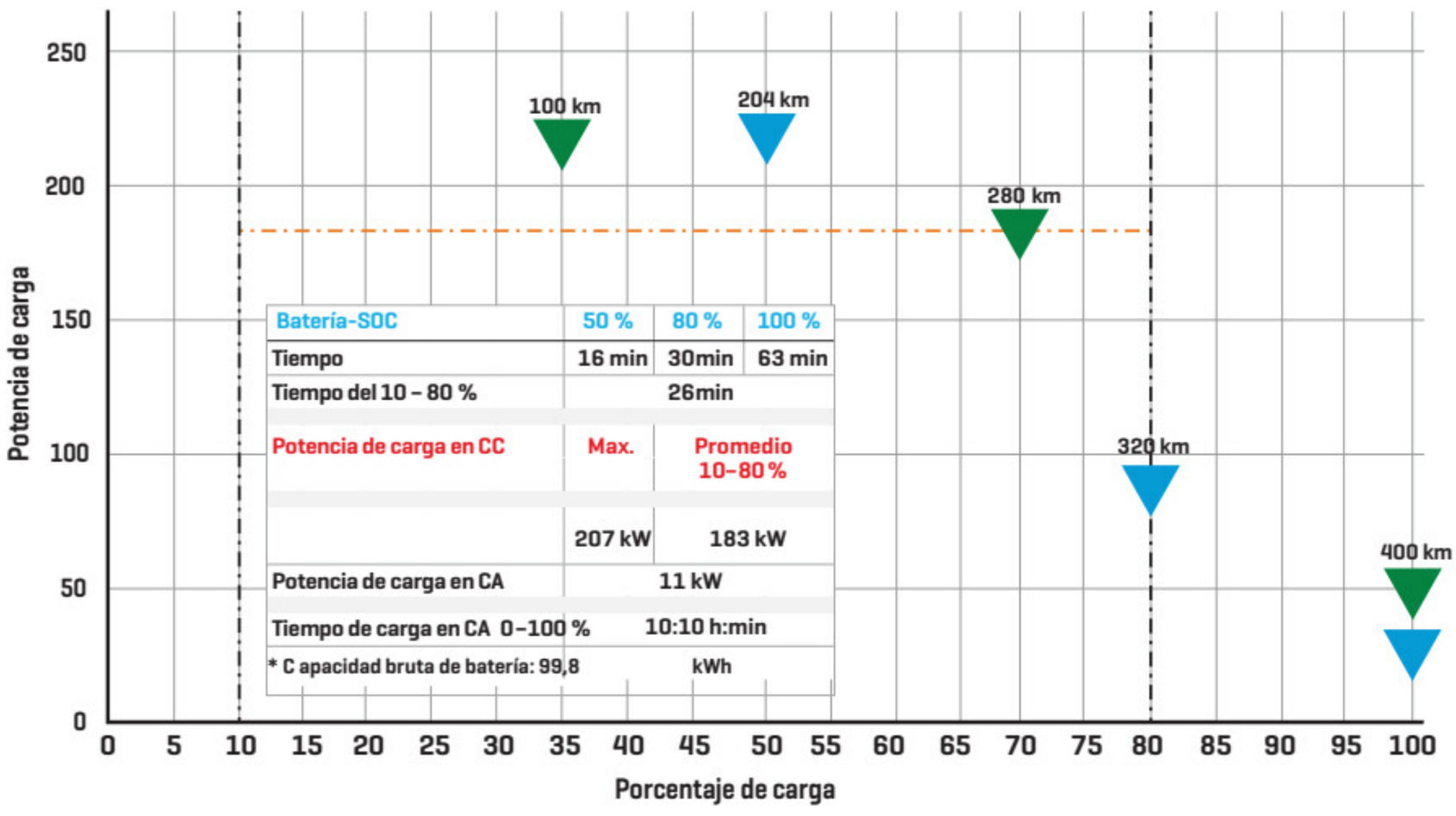


¿HAS DICHO FLUZO?

No... pero a buen entendedor. La tecnología de 800V es al Kia EV9 lo que el famoso condensador al DeLorean de Regreso al Futuro: la verdadera fuente de vida. Es, sin lugar a dudas, la características que más te puede hacer cambiar la percepción que podrías tener de un coche eléctrico. Velocidad al cuadrado respecto a los masivamente empleados sistemas de 400 voltios, potencias de carga de hasta 240 kW de potencia pico en el caso del Kia EV9 y tiempos de "repostaje" que se limitan a un simple café rápido si sólo se desearan recuperar 100 o 150 km adicionales. Una parada premeditada, con intención de volver a recargar las baterías al óptimo 80% apenas suponen 26 minutos llegando al cargador con la reserva de energía casi al límite, incluso con las baterías sin activar intencionadamente su aclimatado.

La carga es óptima desde el minuto uno, escalando de 50 a 100, y de 100 a 150 kW desde el mismo instante en el que el cargador reconoce el vehículo, enclavando ya un casi inamovible ritmo de carga de casi 190 kW, con algún pico incluso superior a 200 kW o ligeramente inferior a los 180 en algún momento en en el que la batería parece querer tomarse un ligerísimo respiro. Aunque al 65% se puede advertir el primer declive, todavía mantiene valores de carga iguales o superiores a 100 kW hasta el el 75% de la capacidad total de la batería, anunciado ya sí a partir de ese porcentaje que se aproxima al punto en que se recomienda librarla de tal estrés; justo al 80% los valores empiezan a ser inferiores a los 50 kW. Con 183 kW de promedio en la zona de 10 al 80%, el EV9 ha sido el coche con la potencia de carga más alta y la curva más eficiente de cuantos hemos cargado en supercargadores, mejorando a otros modelo también con tecnología de 800 voltios como Taycan de Porsche o su clon e-Tron de Audi con arquitectura J1.





A LA VELOCIDAD DE LA LUZ
El EV9 gasta mucho, pero cuenta con las tres principales características para viajar con cierta tranquilidad: una batería de mucha capacidad, una potencia de carga muy alta y gran estabilidad en sus procesos de carga.

anticiparse mucho a la circulación, ser muy suave con el acelerador y circular bastante despacio, las tres cosas a la vez. Sus medias habituales en uso normal —carretera secundaria, vías de circulación, acceder y salir de la ciudad si vives en un pueblo o ciudad dormitorio— han oscilado siempre entre los 23 y 25 kWh cada 100 km, más o menos lo mismo, por cierto, que lo que gasta en rigurosa ciudad este EV9. A diferencia de un eléctrico de tamaño más moderado, consume claramente más en tráfico denso y con constantes paradas —aunque no lo parece por su respuesta, es enorme el esfuerzo que tienen que hacer sus motores para poner 2,5 toneladas en movimiento— que cuando puedes dejar "más libertad" al coche aprovechando inercia y retenerlo por vía regenerativa.

Uno de los aspectos que más puede sorprenderte es el gasto energético de diferentes elementos eléctricos que llevemos conectados, especialmente la climatización —bomba de calor de serie—, con efecto dramático en los recorridos muy cortos que es donde sigo comprobando que los coches eléctricos son tan ineficientes como los térmicos. Valga como ejemplo una muestra de los últimos siete recorridos registrados en su historial de consumo —multimedia y cuadro de relojes ofrecen información verdaderamente abundante— cubriendo distancias inferiores a los 10 km: 37,4 kWh/100. En todos ellos, la climatización —sólo plazas delanteras y seleccionando una temperatura de 22,5 grados— ha requerido entre 40 y el 60% de la electricidad gastada; una pasada.

SILENCIO, SE RUEDA
Ha sido uno de los coches con la sonoridad más baja de cuantos hemos medido. Pese a sus formas, a bordo no se advierte ni el más mínimo silbido aerodinámico a velocidades medias.

En el caso de trayectos de entre 20 a 80 km —probablemente, los más habituales—, la cosa cambia radicalmente: el consumo en cinco diferentes recorridos ha sido de 23,6 kWh/100, siendo en este caso la influencia de la climatización "sólo" de entre el 10 y el 20%. También al finalizar una carga la batería se cobra un buen pellizco de los kWh recargados para volver a aclimatarla, proceso que también realizaría antes de cargar si hemos planificado en el navegador la ruta y las paradas estimadas, algo que podríamos también activar de forma manual —minutos antes de iniciar la carga— a través del sistema multimedia. ¿Promedios de autonomía en estas condiciones que podrían reproducir el uso diario junto a cargas —diarias o no— en domicilio? Y qué más da realmente. Lo que interesa analizar en este caso son los costes de uso, algo que dependerá mucho de las condiciones particulares de carga de cada usuario considerando incluso las ventajas que tiene el EV9 si empleas energía solar y reviertes a tu domicilio la electricidad almacenada en la batería a través del coche gracias a la tecnología V2H y V2B.

VELOCIDAD
Poco queríamos detener en el apartado puramente prestacional porque como bien es sabido, la relación peso/potencia de un eléctrico mueve al coche en unos códigos de aceleración que para nada tienen que ver con un térmico equivalente, y el Kia EV9 no es la excepción. Pero por encima de lo que corre, que es muchísimo más de lo que necesitas, nos quedamos con una característica que en realidad se extiende a cualquier otro aspecto que analicemos de este coche: la excelencia con la que lo hace. Pese a no ser un coche demasiado potente para lo que se estila hoy en eléctrico de gama alta, la contundencia con la que se mueve y reacelera el EV9 es, sencillamente, brutal. Que en un coche tan grande, pesado, voluminoso y tan bien aislado el conductor sienta tanta sensación de velocidad y fuerza cuando pisa a fondo el acelerador es no sólo porque la fuerza es, además, constante: en cualquier margen de velocidad legal al que nos movamos siempre vamos a sentir que el EV9 aviva el ritmo con una facilidad asombrosa. La gestión del acelerador es exquisita, también lo es el milimétrico tacto del freno, la sutileza con la que libera el Auto Hold cuando iniciamos la marca o el ya comentado funcionamiento

de la frenada regenerativa. En su gran mayoría, los asistentes de conducción funcionan sin aparente error, aunque tendrás que aprender a convivir —o anularlos al subir al coche— con las sus constantes advertencias: falta de atención, aproximación al límite de carril, velocidad superior a que él reconoce como genérica en la vía son una fuente de pitidos a bordo.

Aunque me han resultado sorprendente el poder de deceleración que tienen sus frenos —y más aún, la estabilidad de este coche ante una frenada de emergencia desde 140 km/h, "tumbándote" literalmente sobre el pedal—, ha sido el único ejercicio en el que he sentido cierta "debilidad mecánica": un dudoso "golpe" metálico cuya procedencia no sabría decirte con exactitud. Apostaría a que, en condiciones reales, más del 80% de las frenadas he realizado las he hecho por regenerativa y con nula fricción en los discos por tanto. Los modos de conducción del EDrive Mode —mando ubicado en el volante, junto a los modos de conducción todoterreno— distinguen claramente entre Eco, Normal y Sport —adicionalmente, hay un personalizable MyDrive—; con el primer de ellos la potencia está claramente limitada, la capacidad de aceleración se reduce a más de la mitad y el EV9 parece moverse con pies de plomo, aunque lo hace con una suavidad grandiosa. Pero el mayor inconveniente es que ECO no tiene "salida de emergencia" presionando el acelerador a fondo, lo cual podría condicionar un adelantamiento o una incorporación rápida a una autopista.

CALIDAD... TAMBIÉN DINÁMICA

El Kia EV9 es uno de los mejores coches para viajar, eso es algo que tengo claro. Lo es, obviamente, por la amplitud interior y la atención al detalle que ofrece a sus siete posibles pasajeros —también hay configuraciones de 6 asientos—, pero sobre todo, por su comodidad general, elevado refinamiento y casi total ausencia de ruido —aunque puedes configurar sonidos virtuales que acompasan la aceleración—. No es un coche ágil, eso parece claro, pero sí se maneja entre curvas de forma mucho más fácil de lo que, a priori, podríamos imaginar.

A veces, el efecto de rodadura transmite esas típicas asperezas de chasis que suelen sentirse en coches que son estructuralmente muy rígidos. Es algo que no me ha ocurrido en un tipo de asfalto concreto, ni tan siquiera en carretas que tenga el asfalto quebrado así que no sabría decirte en realidad el origen de esa especie de resonancia que hace vibrar ligeramente el asiento del conductor. En otras ocasiones, sí

CATERPILLAR
Lo mires por donde lo mires el Kia EV9 es inmenso. La altura del puesto de conducción está a 74 cm del suelo, mucho de lo que lo está, por ejemplo, un BMW iX o un Mercedes EQS. Abajo, despiece de la plataforma G-EMP. El EV9 monta baterías de cuarta generación con un 8% más de densidad energética que las que utiliza el EV6.

hay baches ante los que el eje trasero reacciona con algo de tosquedad, pero también es algo frecuente en eléctricos de tanto peso, con tanta rueda —21" de serie— o tanta batalla. Sin embargo, durante más del 90% del tiempo que ha pasado a bordo de este coche he quedado absolutamente sorprendido y satisfecho por su calidad de rodadura. Las suspensiones están muy bien calibradas y aunque flexibles, evitan que la carrocería se mueva de forma incontrolada. El tren delantero, por su parte, permite guiar al EV9 muy fácilmente por su sitio aunque la dirección parezca excesivamente asistida.

A poco que el trazado sea mínimamente amplio el EV9 se desenvuelve con aptitud de apisonadora y monolítico aplomo, aunque las ayudas a la conducción pueden salir pronto al rescate y en ocasiones, hacerlo con algo de brusquedad si hemos roto abruptamente el límite de adherencia de sus neumáticos en giros más complicados. Técnicamente, no vamos a encontrar grandes firuletes. Ni dirección a las ruedas posteriores, tampoco suspensión de paso variable, aunque sí un eje autonivelante —lógico en un coche con tal capacidad de carga—. Pero el EV9 se desenvuelve con la suficiente destreza como para no echar en falta ninguno de esos elementos, al menos, fuera de la ciudad.

Tienes que tener en cuenta que cada eje soporta más o menos la masa de un Seat Ibiza, pero aún con sus 3,10 m de batalla, los movimientos de carrocería son, aunque lentos, muy armónicos y naturales, dejando siempre impresión de muy buena sintonía dinámica. Kia incluso se atreve a darle una sutil participación al eje trasero en su modo Sport, dando algo más de prioridad al motor trasero, aunque puede incomodar su más instantánea entrega de fuerza a la hora de viajar con tranquilidad.

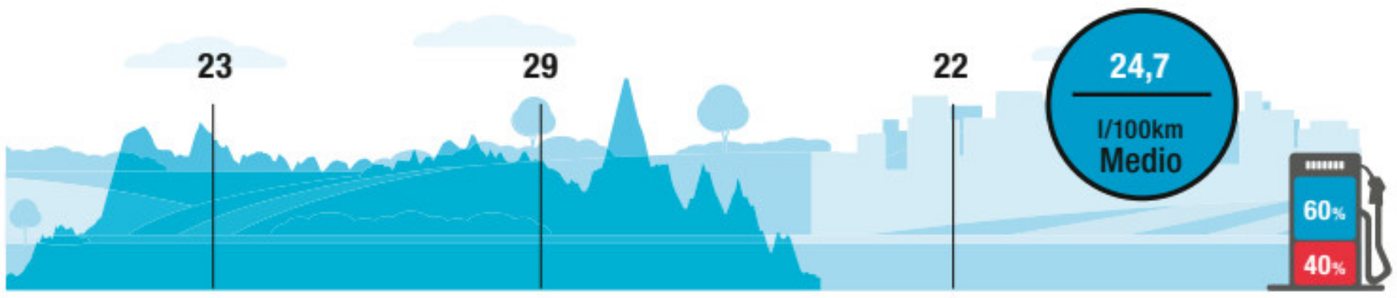
CAPACIDAD
En el equipo multimedia vamos a encontrar gadget de todo tipo, incluso "intercomunicadores" mediante altavoces y micrófonos para hablar con los pasajeros de la segunda y tercera fila, aunque se origina un incómodo eco "de cueva". Asientos delanteros con masaje, reposapiés, contorno variable, calefacción, ventilación o incluso unos cómodos y anatómicos reposacabezas son sólo algunos de los elementos protagonistas del confort y lujo reinante en la plazas delanteras. Las calidades son realmente buenas aunque Kia parece un poco timorato a la hora de expresar algo más de fantasía. Como novedad en digitalización, entre el cuadro de instrumentos y la pantalla multimedia —ambas, de 12,3 pulgadas— se ubica

VALORACIONES DE LA PRUEBA

por Centro Técnico

autopista

CONSUMOS (l/100 km)

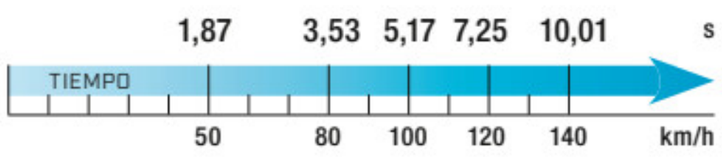


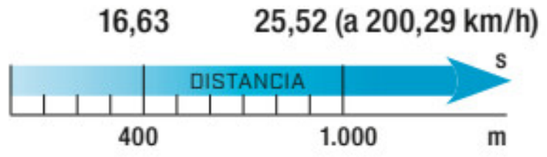
El dato más importante en un coche como este es el consumo en autopista, donde difícilmente bajaremos de 28 kWh cada 100 km y normalmente nos moveremos en medias algo superiores; parada obligada a los 300 km si hemos iniciado el viaje con la batería al 100%, y de unos 230 km para proseguir tras cargar al 80%. Sus mayores consumos, en los recorridos cortos.

404 km
Autonomía media

PRESTACIONES

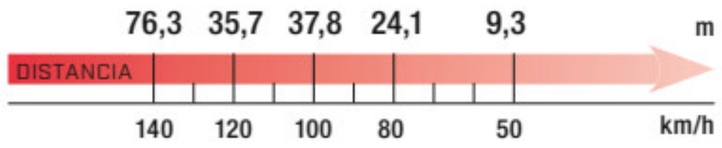
ACELERACIÓN (s)





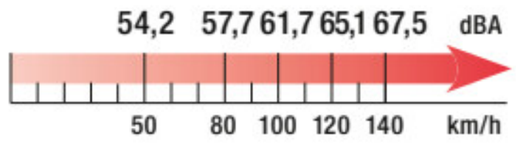
Código eléctrico. Potencia simétrica a través de dos motores de 192 CV por eje y 350 Nm de par. Los GT-Line "desbloquean" además 100 Nm de par que versiones básicas que por ahora no se venden en nuestro mercado.

FRENADA (s)



En realidad, sólo para emergencias porque I-Pedal tiene una capacidad deceleración verdaderamente asombrosa. El tacto de pedal está mejorado a años luz de muchos otros eléctricos. Las distancias, más que correctas.

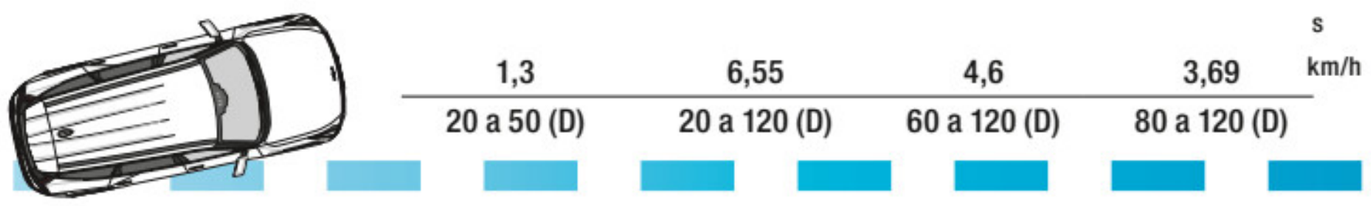
SONORIDAD (dBA)



Ha sido uno de los coches en el que hemos medido los niveles de sonoridad más bajos hasta el momento. Además del buen aislamiento, no hay fuentes críticas de ruido en la carrocería.

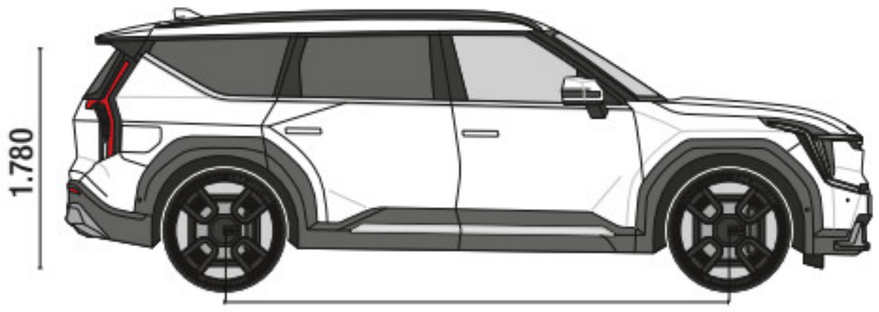
ADELANTAMIENTOS

Consumo máximo en prestaciones: 43 kWh/100 km



Reacciones de puro eléctrico, contundentes, instantáneas.... Incluso a velocidades más altas el Kia EV9 gana velocidad con mucha contundencia. Cualquier adelantamiento tipo se realiza en un abrir y cerrar de ojos pero, además, sus motores ponen al coche en movimiento con mucha suavidad.

CARROCERÍA Y PESO



El peso total es equivalente al de un par de utilitarios juntos, pero la distribución de masas está bastante equilibrada. Sólo la batería pesa 566 kilos. Su tercera fila de asientos es perfectamente válida para que puedan viajar en ella un par de adultos.

Cotas (mm)	
Anchura	1.980
Vía delantera:	1.692
Vía trasera	1.704
Habitabilidad (cm)	
Ancho interior delantero	156
Ancho interior 2ª fila	150
Altura interior Min. / máx.	94-103
Altura 2ª fila	101
Espacio piernas delantero	105
Espacio piernas 2ª fila	67-80
Altura 3ª fila	97
Anchura 3ª fila	107 (caderas)
Espacio piernas 3ª fila	54-68
Maletero	333-495-830 l

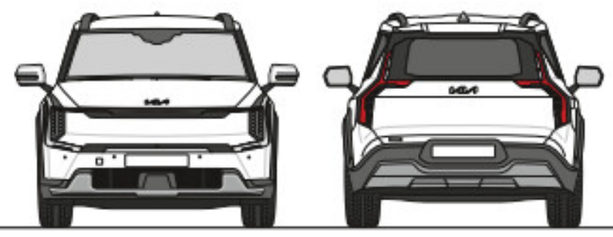
CONDICIONES DE LA PRUEBA

4.000 km al inicio.
Temperatura: 9ºC.
P. atmosférica: 930 mBar.

Neumático Continental Premium Contact C
285/45 R 21 113V
Neumático Presión del./tras. 2,6 / 2,6

DATOS OFICIALES

Precio 85.100 €



MOTOR	
Motor Eléctrico 1	
Situacion	Delantero transversal
Potencia máxima	141 kW (192 CV)
Par máximo	350 Nm
Motor Eléctrico 2	
Situacion	Trasero transversal
Potencia máxima	141 kW (192 CV)
Par máximo	350 Nm
BATERÍAS	
Tipo	Acumuladores de iones de litio
Cap. total / útil	99,9 / - kWh
Pot. Carga en CC	240 kW
T. Carga en CC	24 m (0-80 %)
Pot. carga en CA	11 kW
T. carga en CA	9,1 h
TRANSMISIÓN	
Tipo	Tracción total, cambio automático de 1 velocidad
Embrague	No tiene
BASTIDOR	
Susp. delantera	Independiente McPherson
Elem. elástico	Resorte helicoidal
Susp. trasera	Independiente multibrazo
Elem. elástico	Resorte helicoidal
Frenos delanteros	Discos ventilados de 360 mm
Frenos traseros	Discos ventilados de 345 mm
Dirección	Cremallera eléctrica
Giros/Ø volante	2,8 /36x38 cm
Ø de giro	12,4 m
Neumáticos	285/45 R21
Llantas	9 x 21 pulgadas
CARROCERÍA	
Coeficiente Cx	0,28
Nº de plazas	7
Peso oficial	2.664 kilos
Maletero	52 + 333 / 825 litros / 2.318 litros
RENDIMIENTOS OFICIALES	
Velocidad máx.	200 km/h
Acel. 0-100 km/h	5,3 s
Autonomía EV	505 km
Consumo combinado WLTP	22,8 kWh/100 km
EURONCAP	
Calificacion	★★★★★

aquí una pantalla adicional de 5,3 pulgadas para la climatización que parece metida con calzador: parte del volante y mano derecha ocultan su campo de visión y, además, muestra información redundante que se puede controlar y visualizar desde un menú del sistema de infoentretenimiento. Los mandos táctiles ubicados en el salpicadero tienen dos inconvenientes: requieren demasiada presión para accionarlos y reaccionan con cierta lentitud.

Las plazas de la segunda fila son, sencillamente, espectaculares. Disponen de 150 cm de anchura útil y la banqueta de tres plazas dividida en secciones 2/3-1/3 en sentido de la marcha se puede desplazar en 13 cm —espacio útil entre 67 y 80 cm—. El único aspecto negativo es que la regulación en inclinación de respaldos mediante un gatillo mecánico no permite controlar fácilmente los puntos de anclaje, pero es sólo cuestión de algo de paciencia —desde el maletero se pueden abatir automáticamente a golpe de botón—. Cualquier de las dos secciones pivota para dejar acceso a la tercera fila —hay un mando para ello en el reposacabezas y otro en el lateral de cada sección de asientos—; el hueco es verdaderamente amplio para acceder cómodamente... siempre que tengamos la agilidad necesaria para superar la altura del piso. En esta fila también hay puertos USB, abundantes huecos, un climatizador dedicado con mandos en el techo... Y libertad total de movimientos al ser el suelo totalmente plano. Un lujo.

Como siete plazas, EV9 es la excepción por el aprovechamiento que se puede hace de la tercer fila, e incluso por el volumen de carga que aún queda cuando llevamos los siete asientos desplegados: 333 litros. Estos asientos disponen de mecanismo eléctrico para sacarlas o guardarlos e incluso regulación eléctrica del respaldo. También hay huecos, tomas de carga, una más que suficiente anchura y altura útil para que puedan viajar adultos. Jugando con la regulación de la segunda fila, hay también suficiente espacio para las rodillas y una más que considerable altura desde la banqueta al suelo que evitan llevar las rodillas muy elevadas.

El mayor inconveniente que puede tener el maletero es que, si utilizamos la toldilla para ocultar el equipaje, la altura de la zona de carga es demasiado limitada —sólo 38 cm desde el piso—. Además, su anclaje está muy retrasado respecto a los respaldos traseros y salvo que tengamos la precaución de reclinarlos en su totalidad al abandonar el coche, queda un hueco demasiado grande desde el que se ve el maletero desde el exterior. Con 5 plazas configuradas a todo confort y usando la toldilla, hemos medido 495 litros útiles, pero se pueden alcanzar los 830 litros adelantando la segunda fila y utilizando la zona de carga hasta la altura de los cristales laterales.

Inmenso, sí. Casi tanto como el precio en valor absoluto; concretamente, desde 85.100 euro —salvo alguna pintura especial, todo cuanto puede llevar viene de serie—, una cifra por la que no encontrarás absolutamente nada que te ofrezca tanta capacidad, equipamiento o confort.

CHASIS CLÁSICO

El Kia EV9 no puede tener ni eje trasero directriz ni dispone de suspensión con amortiguadores activos, aunque sí tren posterior autonivelante. Pese a ello, es un coche que se desenvuelve con más destreza de lo imaginable entre curvas.

EL EXAMEN

Comportamiento	150
Motor y prestaciones	164
Eficiencia	80
Habitáculo y funcionalidad	143
Confort y utilización	110
Inversión	68
En primera persona	23
NOTA FINAL	**738**

(sobre 1.000)

OPINIÓN

Raúl Roncero

RECONOCIMIENTO

Habrá quien prefiera pagar ese extra que muchos fabricantes cobran por imagen de marca, de momento, tal vez el único lujo que no se puede permitir Kia con su EV9 u otros modelos de clase alta en muchos mercados con la misma cultura del automóvil como el nuestro. El resto, reconocimiento incluido, viene de serie, en cantidad y sobre todo, con calidad, porque es un coche tan espectacular como fascinante.

EL MILAGRO DE LA H

Por primera vez, la COP28 llegó a un acuerdo al emitir una conclusión de sus trabajos en la cumbre del clima en la que se refiere a la necesidad de alejarse de los combustibles fósiles. Esta determinación es considerada histórica por la ONU y abre la puerta al Hidrógeno, como futura fuente de energía. ¿Qué efectos tendrá en el coche?

FRANCISCO MOTA. FOTOS: SLIB

H_2
Hydrogen Power
H_2
zero emission

"El país donde más vehículos de este tipo se vendieron en 2022 fue Corea del Sur, que representó casi la mitad de las ventas mundiales"

CICLO DE VIDA
El proceso para lograr Hidrógeno puede ser muy variado. El ideal es el llamado hidrógeno verde, donde con energía procedente de renovables logras la electrolisis del agua para producir H2. Pero esto de momento no es suficiente para producciones grandes. Habrá que conseguirlo de otras maneras y se denominarán con otros colores.

Puede parecer increíble que, dado el escenario de urgencia climática reconocido por muchos países y el hecho de que la ONU ha sido una de las organizaciones que más conciencia sobre el problema ha tenido, recién ahora se haya tomado una determinación a favor del fin de los combustibles fósiles. ¡Increíble! Pero eso es exactamente lo que ocurrió en la cumbre climática COP28. La Conferencia de las Partes es el máximo órgano de decisiones climáticas dentro de la ONU y se organizó por 28ª vez en 2023, en Dubai. Es una de las conferencias globales más grandes, que reúne a 200 países para diagnosticar la situación climática global y determinar medidas, aceptadas por los participantes, para reducir los efectos negativos de la actividad humana en el clima del planeta.

En estas conferencias hay varios lobbys, como es normal, desde partidarios de cambios radicales en la forma de producir y consumir energía, hasta productores de petróleo y productos derivados del petróleo, que, tradicionalmente, defienden un camino muy diferente. Por tanto, es muy difícil alcanzar resoluciones aceptadas por la mayoría, pero el tema de la emergencia climática y la adopción de medidas para evitar un aumento de 1,5 grados de la temperatura media del planeta de aquí a 2030 ha ganado mucho espacio en los medios de comunicación. Las sucesivas advertencias de la ONU sobre las consecuencias que puede provocar el aumento de las temperaturas han surtido efecto en despertar la cuestión en muchos países y la llamada aldea global ha hecho el resto para que este mensaje se transmita. Se han identificado fenómenos, como el cambio climático, que están relacionados con el aumento del dióxido de carbono en la atmósfera, que a su vez se atribuye a la actividad humana en diversos sectores. El alcance de este mensaje ha llevado, incluso a los países productores de petróleo, a prestar más atención a los llamados que se han hecho hacia la transición energética, es decir, alejarse de la energía producida a partir de la quema de petróleo y otros hidrocarburos fósiles, como el gas y el carbón.

LO QUE SE ACORDÓ

Sin embargo, en la COP28, Arabia Saudita, uno de los principales productores de petróleo, no aceptó que la expresión "phase-out", es decir, una eliminación progresiva de la quema de petróleo, fuera parte del texto final. El consenso alcanzado sólo permitió la expresión "transición para abandonar los combustibles fósiles en los sistemas energéticos" en la redacción final del documento. Algunos lo consideran un logro histórico, ya que es la primera vez que se indican directamente los combustibles fósiles. Otros consideran que se trata de una determina-

ción que no alcanza lo necesario para lograr cero emisiones para 2050, el objetivo a largo plazo de la ONU.

El llamado paquete energético ahora definido incluye una directiva para triplicar el esfuerzo de producción de energía renovable de aquí a 2030 y duplicar la tasa de eficiencia energética en el mismo periodo.

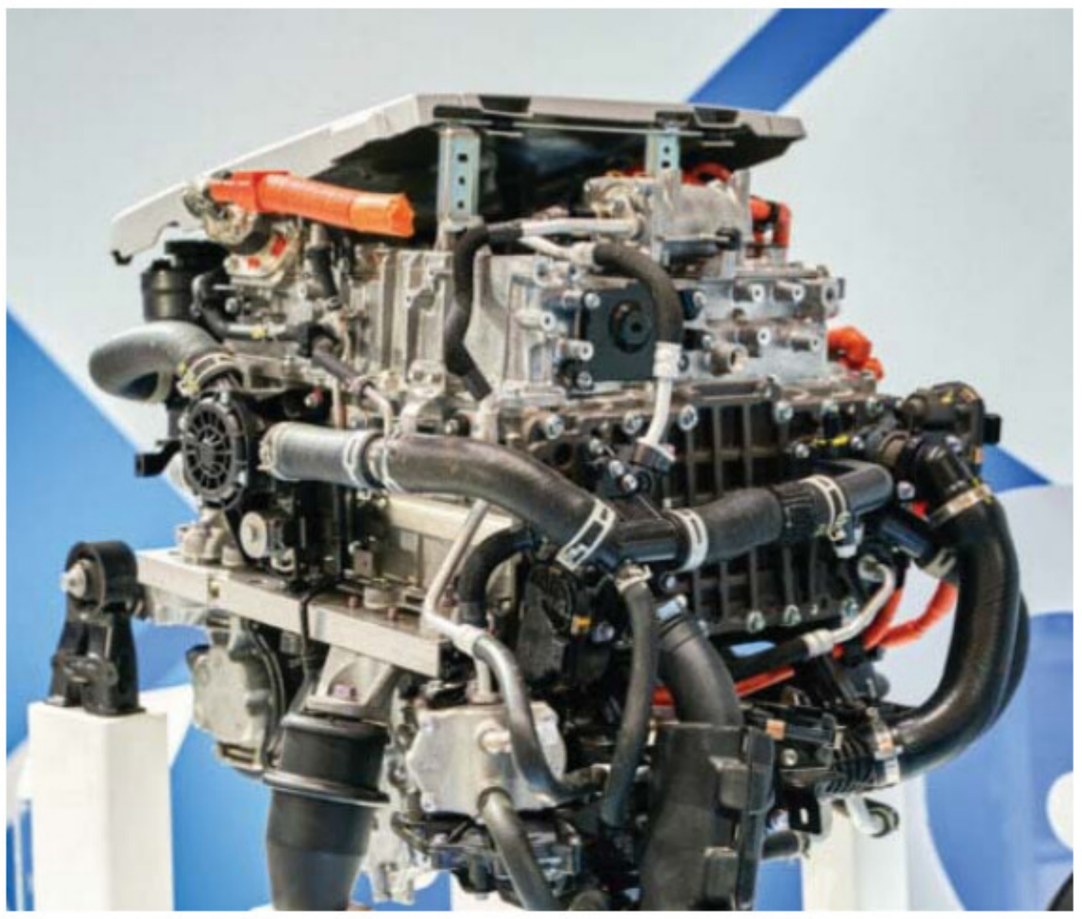
En la misma determinación de la COP28, se menciona que se debe acelerar la producción de Hidrógeno, con bajo consumo de carbono, en paralelo a las energías renovables, la nuclear y la captura y almacenamiento de carbono. También fue la primera vez que el hidrógeno producido con un bajo consumo de carbono se mencionó específicamente en una conferencia sobre el clima de la ONU. Cuando hablamos de bajo consumo de carbono, nos referimos al hidrógeno producido a partir de fuentes de energía renovables, pero la energía nuclear también es aceptable, algo que no es visto con buenos ojos por muchos observadores. Lo mismo ocurre con la captura y almacenamiento de carbono (CCS, o Carbon Capture and Storage), un proceso en el que se captura CO2 a la salida de instalaciones que emiten grandes cantidades de este gas, como refinerías, plantas de producción de energía a partir de la quema de petróleo y otras. Luego, el CO2 se transporta en forma líquida a través de una "tubería" o en contenedores transportados por mar, carretera o ferrocarril. A continuación, el CO2 se almacenará permanentemente en formaciones rocosas subterráneas, como minas o depósitos naturales de petróleo y gas desactivados. La otra hipótesis es utilizar parte del CO2 para industrias que lo utilicen, como fertilizantes para la agricultura, sistemas de refrigeración e incluso la industria alimentaria. Algunos observadores afirman que la CCS es un proceso que puede ser utilizado por los productores de petróleo como justificación para legalizar la continuación de su actividad, ya que incluso sirve para facilitar la extracción del petróleo, cuando se inyecta en los yacimientos.

LOS COLORES DEL HIDRÓGENO

El hidrógeno producido mediante electrólisis del agua, utilizando energía eléctrica procedente de fuentes renovables, el llamado Hidrógeno verde, recibe así un importante impulso a nivel político, como opción de futuro, tanto en la industria como en el transporte. Sin embargo, algunos expertos consideran que el aumento de la producción de Hidrógeno verde nunca será lo suficientemente rápido ni tendrá el tamaño necesario, si el consumo aumenta considerablemente. Se necesitarán otros "colores" de Hidrógeno. El gris, el marrón o el negro se producen a partir de energía fósil, lo que rompe el círculo virtuoso y ya no es una verdadera alternativa en términos del ciclo completo. A pesar de seguir contando con todas las ventajas de lo verde, en términos de emisiones locales.

EVOLUCIÓN

En el Forum Kenshiki que Toyota hace todos los años se presentan nuevas tecnologías en todos los ámbitos, pero este año el hidrógeno tuvo un especial protagonismo.



"La producción de Hidrógeno verde nunca será lo suficientemente rápido ni tendrá el tamaño necesario, si el consumo aumenta considerablemente"

PIONEROS
Hay que reconocer el esfuerzo de Hyundai y Toyota por poner a la venta dos modelos de Pila de Combustible. El Nexo y el Mirai, respectivamente, son dos ejemplos de cómo esta tecnología es perfectamente viable.

Pero de lo que más se habla es del Hidrógeno blanco o dorado.

Durante siglos se pensó que el Hidrógeno no se encontraba como un elemento aislado en la naturaleza, sino que siempre estuvo asociado a otros elementos, como el Oxígeno o el Carbono. Pero se han descubierto depósitos naturales de hidrógeno en varios países de la región de Aragón, incluidos Francia, Estados Unidos, Corea del Sur y España. Se trata de depósitos naturales de hidrógeno, situados a profundidades que oscilan entre los mil y los tres mil metros, en formaciones geológicas favorables. Su extracción ya está en marcha, pero aún quedan pasos por dar en el desarrollo de estas técnicas de exploración. Una cosa parece segura: el acceso a grandes cantidades de hidrógeno blanco puede reducir su precio a menos de la mitad del producido a partir de fuentes fósiles, el gris. Hay quienes dicen que estos descubrimientos podrían convertir al Hidrógeno en el nuevo petróleo.

PILA DE COMBUSTIBLE BAJANDO

En lo que respecta a los automóviles, el uso del Hidrógeno como fuente de energía se ha desarrollado desde hace varias décadas. Desde los primeros prototipos de Pila de Combustible, producidos por General Motors a partir de los años 1960, hasta los actuales Toyota Mirai y Hyundai Nexo, han surgido varios modelos y programas, algunos con un carácter más experimental, otros más cercanos a la producción. Pero lo cierto es que la tecnología no ha ganado la escala que se esperaba. Superadas las dificultades técnicas de los coches de Pila de Combustible, quedan otras que complican el crecimiento de esta tecnología. Es decir, la pequeña red de suministro, los costes de producción del hidrógeno y los costes de producción de los propios coches.

De momento, sólo hay dos modelos Fuel Cell a la venta en algunos mercados, los ya mencionados Toyota Mirai y Hyundai Nexo. Sus ventas se limitan a regiones donde ya hay estaciones de servicio públicas instaladas, como es lógico. El país donde más vehículos de este tipo se vendieron en 2022 fue Corea del Sur, que representó casi la mitad de las ventas mundiales, seguido de Estados Unidos, por las ventas en California y luego Japón, pero estamos hablando de un volumen anual de alrededor de 15.000 vehículos en todo el mundo. Este año, las ventas están cayendo drásticamente, en parte porque el precio del hidrógeno ha aumentado en Corea del Sur y los incentivos financieros para comprar han disminuido. Sólo en China están aumentando las pilas de combustible, pero esto no compensa las caídas en otros mercados.

LA INICIATIVA DE TOYOTA

Toyota, que ha sido una de las marcas que más ha invertido en coches de Pila de Combustible, considera

FRANCISCO MOTA

Nacido en 1967, su juguete favorito de niño era una miniatura de un Porsche Targa. Heredó la pasión por los coches de su padre, que utilizaba el coche familiar para hacer rallyes los fines de semana. Estudió ingeniería mecánica, pero en 1989 se dio cuenta de que la prensa del motor era la mejor forma de estar en contacto con las novedades. Es jurado del Coche del Año en Europa.

que Europa tiene potencial para convertirse en un futuro próximo en una región donde el crecimiento de las ventas de Pila de Combustible será más rápido de aquí a 2030. Convicción en las inversiones del "Green Deal", impulsado por la Comisión Europea, un paquete de 45 mil millones de euros que se gastarán hasta 2027 en Hidrógeno. Y también en los 284 millones de euros que el fondo de infraestructuras de transporte de la UE gastará en instalar estaciones de repostaje de Hidrógeno, con el objetivo de disponer de una estación cada 200 km, al menos, en las principales carreteras europeas. La Directiva de Energías Renovables confirmó que el 42% del Hidrógeno utilizado por la industria en Europa tendrá que ser de origen sostenible en 2030. Este compromiso a largo plazo de Europa animó a Toyota a establecer un nuevo centro de negocios en el continente, al que denominó Hydrogen Factory. Europa, cuyo objetivo es implementar la comercialización de la tecnología del Hidrógeno, incluyendo el desarrollo, la producción, la venta y la posventa.

El objetivo es abarcar un amplio grupo de asociaciones comerciales, para lograr la neutralidad de carbono en Europa en 2040. Para lograrlo, Toyota seguirá invirtiendo en el desarrollo de vehículos de pasajeros de pila de combustible, vehículos comerciales ligeros y también de transporte pesado. Hay una clara apuesta por los vehículos pesados, ya que son un medio de transporte al que la tecnología Fuel Cell se adapta especialmente bien. Toyota ya lleva algunos años suministrando pilas de combustible a fabricantes europeos de camiones de largo recorrido, así como de barcos. Además, fabrica autobuses Fuel Cell a través de Caetano Bus, en Portugal, liderando el segmento con un 32% de cuota de mercado.

Este año, la marca japonesa suma dos modelos más a su oferta de Pila de Combustible, el Toyota Crown FCEV, que comparte tecnología con el Mirai y la pick-up Hilux FCEV, aún en estado de prototipo.

Ya está en preparación la tercera generación de modelos de pasajeros, que estará lista en 2026. Promete un menor número de celdas, pero más eficiente, con mayor densidad de potencia. Se espera aumentar la autonomía en un 20% y reducir los costes de producción en un 37% al tiempo que se aumentan los volúmenes de fabricación.

En un momento en el que todavía estamos en la fase de transición hacia los vehículos eléctricos de batería, puede parecer prematuro avanzar hacia el Hidrógeno. Pero la estrategia a mediano plazo no es sustituir una tecnología por otra, sino aprovechar su complementariedad. Hyundai ya ha afirmado que no fabricará modelos pequeños o compactos con Pila de Combustible, segmentos más adaptados a los BEV (Vehículo Eléctrico de Batería), dejando el Hidrógeno para modelos de mayor tamaño y uso en mayores distancias, como grandes SUV y transporte pesado. Una cosa es segura: el hidrógeno está definitivamente en el futuro de los automóviles.

PESOS PESADOS

Lo que sí está claro es que la tecnología del hidrógeno y su Pila de Combustible tomará la iniciativa con los vehículos pesados. Los camiones serán los primeros que tomarán las carreteras y posiblemente los barcos también emplearán esta tecnología para sus largos viajes.

BUEN COMIENZO DE AÑO

LAS MATRICULACIONES CRECEN UN 7,3 POR CIENTO

Las ventas de coches han comenzado el año manteniendo la tendencia de los últimos meses. En enero se han matriculado un 7,3 por ciento más de turismos y todoterrenos que en el mismo mes de 2023, alcanzando las 68.685 unidades.

Se trata de una buena noticia si se tiene en cuenta, recuerdan desde la Asociación Nacional de Fabricantes, ANFAC, que en enero del año pasado se matricularon muchas compras retrasadas de noviembre y diciembre de 2022. Ahora bien, también comentan que el mercado todavía se sitúa un 20,5 por debajo de enero de 2020, justo antes de la pandemia.

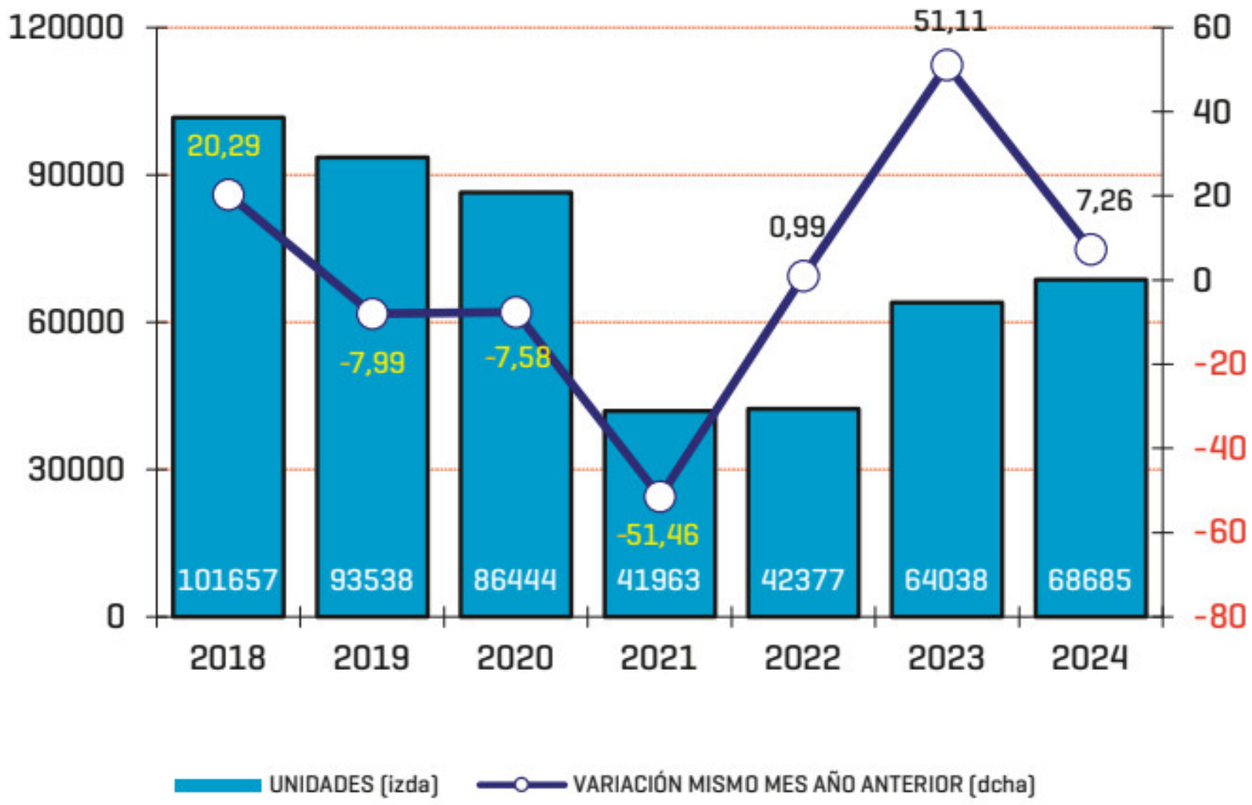
Esta buena marcha puede verse empañada por el impacto de las tensiones geopolíticas como los ataques terroristas en el Mar Rojo que obligan a los barcos de mercancías a rodear África para llegar a Europa, apuntan desde ANFAC y Ganvam y la fuerte sequía que puede afectar no sólo a la rutina de las personas sino a la producción de todo tipo de bienes.

El incremento del primer mes del año se debe sobre todo al importante aumento de las compras hechas por los alquiladores, un 76 por ciento superiores a las de hace un año -7.238 por 4.145-. Ha sido el último canal en recuperarse. También, en menor medida al buen comportamiento de los particulares, que aumentan un 6,3 por ciento las compras en le primer mes del año.

Por otro lado, las emisiones medias de CO2 en enero han bajado hasta los 116,2 gramos de CO2 por kilómetro recorrido. Esto es un 1,99 por ciento inferior. Asimismo, los turismos electrificados, eléctricos puros e híbridos aumentan sus matriculaciones hasta suponer un 11,6 por ciento del total, manteniéndose los primeros y aumentando un 11,57 por ciento los PHEV. Desde Faconauto se señala que estamos lejos del objetivo de superar con creces el 12 por ciento de matriculaciones de electrificados alcanzados el año pasado.

Los comerciales, por su parte, han logrado en el primer mes del año un crecimiento del 17,6 por ciento, alcanzando 11.134 unidades en el primer mes del año. Tanto empresas como autónomos matricularon más, un 24,4 las primeras y un 11,3 por ciento mas los segundos. Los alquiladores, por su parte caen un 20,5 por ciento.

EVOLUCIÓN DEL MERCADO EN ENERO



Turismos: incluye todoterrenos

MODELOS MÁS VENDIDOS

	Modelos	Unidades
1º	DACIA SANDERO	2.233
2º	TOYOTA COROLLA	2.143
3º	MG ZS	1.626
4º	SEAT LEON	1.535
5º	TOYOTA YARIS CROSS	1.522
6º	SEAT ARONA	1.501
7º	HYUNDAI TUCSON	1.494
8º	PEUGEOT 2008	1.465
9º	SEAT IBIZA	1.371
10º	TOYOTA RAV 4	1.241

ENERO 2024

Ranking acumuado	Marca	Unidades % 2023/20221
1º	TOYOTA	7.615/14,8
2º	SEAT	5.073/14,7
3º	KIA	4.594/-2,2
4º	HYUNDAI	4.121/19,0
5º	PEUGEOT	3.811/-4,2
6º	DACIA	3.780/-10,8
7º	BMW	3.593/73,2
8º	VOLKSWAGEN	3.405/-12,4
9º	MERCEDES	3.308/16,6
10º	RENAULT	2.937/-14,5

TOP MARCAS POR CANAL ENE 2024

PARTICULAR

	Marca	Unidades
1º	TOYOTA	4.632
2º	DACIA	3.033
3º	HYUNDAI	2.943

EMPRESA

	Marca	Unidades
1º	TOYOTA	2.865
2º	BMW	2.324
3º	MERCEDES	2.247

ALQUILADOR

	Marca	Unidades
1º	SEAT	1.163
2º	FIAT	857
3º	OPEL	803

MERCADO POR CARBURANTE (%)

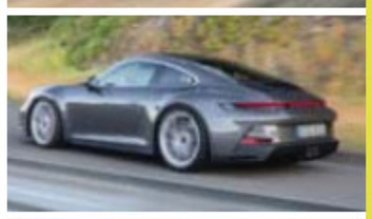
		Turismos
1º	GASOLINA	78,98
2º	DIESEL	16,10
3º	ELÉCTRICO (BEV y FECV)	4,92

FURGONETAS ENERO 2024

	Marca y modelo	Unidades	Variac. %2023/ 2022
1	RENAULT EXPRESS	816	41,18%
2	CITROEN BERLINGO	790	-17,10%
3	PEUGEOT PARTNER	601	26,79%
4	PEUGEOT RIFTER	485	13,32%
5	RENAULT KANGOO	471	15,72%
6	TOYOTA PROACE CITY	401	231,40%
7	VOLKSWAGEN CADDY	309	-6,08%
8	FORD TRANSIT	195	-45,38%
9	NISSAN TOWNSTAR	138	16,95%
10	MERCEDES CITAN	135	-54,85%
	TOTAL	4.799	-1,76%

ENERO 2024

URBANO	FIAT 500	1.187
	FIAT PANDA	307
	HYUNDAI I10	224
	KIA PICANTO	191
	MITSUBISHI SPACE STAR	171
UTILITARIO	DACIA SANDERO	2.233
	SEAT IBIZA	1.371
	RENAULT CLIO	1.225
	OPEL CORSA	1.214
	CITROEN C3	945
COMPACTO	TOYOTA COROLLA	2.143
	SEAT LEON	1.535
	CITROEN C4	1.200
	VOLKSWAGEN GOLF	685
	CUPRA FORMENTOR	672
MEDIO	TESLA MODEL 3	737
	BMW SERIE 3	305
	SKODA OCTAVIA	282
	MERCEDES CLASE C	278
	BMW SERIE 4	191
GRANDE	MERCEDES CLASE E	109
	BMW SERIE 5	50
	AUDI A6	39
	LEXUS ES	32
	MERCEDES CLASE EQE	10
DEPORTIVO	PORSCHE 911	59
	PORSCHE BOXSTER	35
	TOYOTA GR86	33
	MAZDA MX-5	18
	FORD MUSTANG	16
PREMIUM	VOLKSWAGEN ID7	31
	MERCEDES CLASE S	26
	PORSCHE TAYCAN	20
	BMW SERIE 7	14
	PORSCHE PANAMERA	12
MONOV. PEQUEÑO	BMW SERIE 2	178
	VOLKSWAGEN TOURAN	91
	MERCEDES CLASE B	86
	MERCEDES CLASE T	40
MONOV. GRANDE	MERCEDES CLASE V	130
	HYUNDAI STARIA	12
	RENAULT ESPACE	5
	LEXUS LM	2
SUV PEQUEÑO	TOYOTA YARIS CROSS	1.522
	SEAT ARONA	1.501
	PEUGEOT 2008	1.465
	KIA STONIC	995
	HYUNDAI KONA	878
SUV MEDIO	MG ZS	1.626
	HYUNDAI TUCSON	1.494
	TOYOTA RAV 4	1.241
	NISSAN QASHQAI	1.222
	KIA SPORTAGE	1.176
SUV GRANDE	MERCEDES CLASE GLC	665
	BMW X3	374
	TESLA MODEL Y	343
	LEXUS NX	284
	NISSAN X-TRAIL	258
SUV PREMIUM	MERCEDES CLASE GLE	234
	BMW X5	136
	PORSCHE CAYENNE	126
	AUDI Q8	91
	BMW X6	83
TT	LAND ROVER RANGE ROVER	116
	TOYOTA LAND CRUISER	112
	LAND ROVER DEFENDER	68
	SUZUKI JIMNY	58
	MERCEDES CLASE G	25



Los modelos que comparten nombre pero con distinta carrocería se ubican en el segmento correspondiente.

Fuente: Instituto de Estudios de Automoción. Acumulado Enero 2024

EL RENTING TAMBIÉN CRECE

El renting de vehículos también ha comenzado el año de forma positiva. En el primer mes del año ha matriculado 20.557 unidades, esto es un 16,89 por ciento más que en enero del año anterior, cuando se contabilizaron 17.587, según los datos de la Asociación Española de Renting de vehículos. El peso del renting sobre el total de matriculaciones es del 24,89 por ciento, siendo el segmento de derivados, furgonetas y pick up en donde está más representado, con el 48,51 por ciento del mercado -frente al 44,64 del año pasado-. En empresas supone el 46,75 por ciento, algo más que en 2023.

La inversión total realizada por las empresas para la compra de coches crece de forma importante, un 18,6 por ciento, hasta los 462 millones de euros.

El peso de los vehículos electrificados en el renting se queda en el 9,83 por ciento del total de matriculaciones, ligeramente inferior al peso del mercado total, 10,23 por ciento.

Las marcas favoritas en el renting fueron Renault -que crece un 57 por ciento respecto al año anterior-, Volkswagen y Peugeot. Les siguieron BMW, Toyota y Audi -que crece un 67 por ciento en este canal-.

Por modelos, Nissan Qashqai, Renault Express y Peugeot Partner ocuparon los primeros puestos. Peugeot Partner, Citroën Berlingo y Toyota Corolla les siguieron.

AUTOMOVIL

**La deportividad en España tiene un nombre: AUTOMÓVIL.
Ha sido la revista decana del automovilismo y pruebas de
más alto nivel. Solo aceptamos lo más premium del mercado.**

PRUEBAS
Probamos los mejores deportivos del mundo

EXCLUSIVIDAD
La firma premium es parte del ADN de AUTOMÓMIL

DEPORTE
La alta competición es un objetivo fundamental en nuestra revista

TODOS LOS MESES ENCONTRARÁS UNA PORTADA ESPECTACULAR DE LA MEJOR REVISTA DE COCHES DEPORTIVOS

Saber comunicar

es una parte muy importante de tu empresa

Y también de la nuestra

¿Sabes qué es el branded content?

¿Cómo es el mundo cookieless?

¿Qué es el full funnel?

¿Qué es performance marketing?

Las respuestas a tus preguntas
sobre comunicación publicitaria en

www.comunicatalks.com

Asociación de Agencias de Medios

Para que la comunicación funcione

TRUENOS Y

Tras los éxitos del GT40 y los motores DFV Cosworth en F1, Ford dio alas al departamento de competición alemán para desarrollar un ambicioso programa deportivo para el Capri RS. Y, ¡vaya si se logró el objetivo!

J. BONILLA / S.HELREICH (TEXTO). ROSSEN GARGOLOV (FOTOS)

CENTELLAS

ADITAMENTOS.
Los RS 2600 que carecían de paragolpes tenían un faldoncillo. En los Grupo 2 hubo que sobredimensionar faldón, spoiler y pasos de ruedas.

Rodar en el circuito de Vallelunga, en el viejo Nordschleife o incluso en Zandvoort, al volante de un aparato de tal calibre, debía de ser escalofriante. Llegar en pelotón a la famosa horquilla de Tarzán del trazado holandés, codo con codo —o rueda a rueda— con tipos como Fitzpatrick, Ludwig, de Vries, Schommers y Bertrams a un palmo de ti, rodeado apenas por una escuálida jaula y el agudo sonido del motor Cosworth a casi 9.000 revoluciones, debía de poner la carne de gallina a cualquier mortal.

Jochen Mass y Rolf Stommelen soportaron estoicamente esta situación durante 126 vueltas en 1974. Al final, los hasta entonces intratables BWM 3.0 CSL y el 911 RSR de van Lennep-Bertrams mordieron el polvo. El nuevo Capri RS 3100 ganaba así su primera carrera en el Campeonato de Europa de Turismos. Dos años antes, Alex Soler-Roig había hecho lo propio con el antecedente de esta versión: el RS 2600; como el otro coche naranja y negro de estas páginas, pero en su versión de carreras. Formando equipo con Dieter Glemser y Jochen Mass, el español doblegó, entre otros, al BMW 2800 CS pilotado por Niki Lauda.

En realidad, lo de RS 3100 era una denominación engañosa de la cilindrada real. Michael Hall, de Cosworth Engineering, había llevado el motor V6 Essex a 3,4 l. Por parte de Ford Motorsport en Alemanía, Thomas Ammerschlager se encargó de coordinar el desarrollo del coche y pasar horas y horas en el túnel de viento. Desde que Jochen Neerspasch y el ingeniero Martin Braungart habían migrado de Colonia a Munich, los BMW CS y CSL estaban dando sopas con hondas a los Capri y Escort.

Hoy, en el autódromo de Hockenheim, con las restricciones de ruido que tiene, los vecinos de las casitas principescas circundantes podrían poner enseguida el grito en el cielo, si no les ha dado un jamacuco antes. ¿Les suena lo del huevo y la gallina? Primero se construye un circuito, luego una urbanización levantada alrededor y, entonces, surgen unos vecinos quejicosos a quienes les molestan los ruidos de algo que existía previamente...

Por fortuna, la parabólica y las enlazadas derecha e izquierda donde estamos ahora se adentran en el bosque y, ahí, los árboles ejercen de parapeto aislante cuando Wolfang Laufer arranca el Capri blanquiazul. Antiguo mecánico del equipo de competición de Ford, Laufer acaba de poner unas bujías especiales de calentamiento. El V6 despierta con un estruendo ensordecedor. Hacen falta unos tirones del cable del acelerador para estabilizar la carraspera inicial. La rutina dura casi veinte minutos. Luego, Laufer vuelve a roscar las bujías que corresponden. "¡Mantenlo a %!&6?&...!", chilla desde fuera. "¡¿Qué has dicho?!" "¡&%6& revoluciones!", vuelve a insistir ante la expresión no sé si de asustado, excitado, ido o, simplemente, impaciente por salir pitando.

¡Manos a la obra! Dentro hay un inconfundible olor a gasolina quemada. El cuadro de instrumentos está lleno de interruptores, chivatos, palanquitas y las cuatro esferas principales. A la

JOCHEN NEERPASCH FUE RESPONSABLE DE LOS RS DIRECTA E INDIRECTAMENTE, PRIMERO DESDE FORD MOTORSPORT Y LUEGO CUANDO PASÓ A BMW Y DESARROLLÓ LOS CSL

CARRERAS-CLIENTE. Los RS de calle salían con asientos y volante más deportivos que los otros Capri.

CURA DE ADELGAZAMIENTO.
Los de carreras tenían puertas y capós de fibra, ventanillas de plástico y carecían de todo lo prescindible para bajar de los 900 kilos.

izquierda, el tacómetro tiene una marca colocada en la cifra de 8.000 rpm. En su día, Mass y Stommelen llegaban a poner la aguja mil revoluciones más allá en las zonas rápidas del circuito. Entrelazadas con los tubos del arco de seguridad van las tuberías de refrigeración, desde el motor a los laterales de la parte de atrás, donde están los radiadores. Y unas mangas anaranjadas, más gruesas, se encargan de meter algo de aire fresco al interior. El pomo rojizo del selector del cambio queda muy a mano, cerca del grueso volante de tres radios.

Unos acelerones previos provocan la estampida de un grupo de aves, que levantan el vuelo despavoridas. Cada golpe de gas agita la carrocería, el suelo tiembla y se sienten las vibraciones en la espalda. La caja ZF de cinco relaciones provoca ruidos metálicos secos, como cabía esperar. No se ha de andar con titubeos a la hora de manejarla. Los recorridos son cortos y anteceden a una sacudida cuando se ejecuta bien y rápido el juego de pedales.

Durante los primeros metros, lo neumáticos requieren atención. Los slicks Dunlop son auténticos rodillos de goma: 10,8 pulgadas de anchura delante y 13,8 detrás, en las exclusivas llantas BBS de 16". Necesitan su periodo de calentamiento, como el motor, y poner músculo al volante para moverlos con cierta maestría y mantener la tensión del giro en una curva larga, notando la acción del autoblocante. Pero cuando agarran, agarran de verdad.

En un acto de fe, hay que pisar el pedal de freno con decisión, doble embrague, reducir, mantener la trayectoria, aguantar el envite, mantener el régimen y, a la salida de la curva, dar gas sin contemplaciones, subiendo las marchas necesarias, dejándose embriagar por el chillido agudo del V6. Así se consigues arañar décimas al tiempo por vuelta.

Para optimizar el equilibrio del coche, se retrasó la posición del motor todo lo posible y se llevaron los radiadores a los laterales y el de aceite al maletero. La carrocería experimentó una transformación absoluta: faldón delantero sobredimensionado, pasos de ruedas ensanchados, entradas de aire laterales y el enorme spoiler trasero fueron la antesala de los "siluetas" del Grupo 5 posteriores.

Pero según Laufer, lo mejor estaba bajo esa armadura poliédrica. Conservando el esquema MacPherson delante y eje rígido trasero, las suspensiones fueron refinadas. Bueno, en realidad, detrás mantuvo unas ballestas semielípticas, pero el truco fue poner unas falsas de plástico para cumplir

INCLUSO LOS DE CALLE TENÍAN UNA SUSPENSIÓN REBAJADA Y ENDURECIDA, HACIÉNDOLOS MÁS INCÓMODOS Y NERVIOSOS

PRIMOS HERMANOS.
La base del RS 2600 es el V6 "Colonia" (150 CV en la versión de serie); la del RS 3100, un "Essex" preparado por Cosworth y subido a 3,4 l (415 CV).

con el reglamento, que no exigía que funcionaran. En su lugar, los hombres de Ford instalaron muelles helicoidales más eficaces. Y para redondear la cuadratura del círculo, montaron discos ventilados —302 mm delante y 292 mm detrás— en las cuatro ruedas.

Con todo, la esencia de este Grupo 2 radica en su mecánica, el corazón de la bestia. Partiendo del V6 tipo Essex que montaron los Capri británicos de serie —los Capri alemanes usaron el tipo Colonia—, Martin Hall hizo un motor casi nuevo. Solo conservó el bloque de hierro. A partir de ahí aplicó la fórmula mágica de Cosworth: subió la cilindrada a 3.412 cc —100,0 x 72,4 mm— y diseñó una culata de aluminio, con una aleación del tipo LM25, doble árbol de levas por bancada y cámaras hemisféricas de cuatro válvulas por cilindro. La lubricación era por cárter seco y de la alimentación se encargaba una inyección mecánica Lucas. El resultado: 415 CV a 8.500 rpm. Cosworth tuvo que construir cien motores GAA para cumplir con la homologación del Grupo 2.

Mecánicos y pilotos tardaron media temporada de aquel 1974 en poner a punto el RS 3100. Los BMW CSL seguían demostrando su superioridad en el Grupo 2. Contra ellos, los ágiles Escort RS 1600 BDA de Zakspeed fueron los únicos que los inquietaron de forma tímida. Algo que ni siquiera hicieron los musculosos 911 RSR de Grupo 4 y 5. Y tampoco los "antiguos" Capri RS 2600.

Y aquí enlazamos con el otro protagonista de estas páginas, precisamente un RS 2600 carreras-cliente. Echando la vista atrás, el proyecto de llevar el Capri a los circuitos arrancó en 1969, de la mano del citado Jochen Neerpasch, ex piloto de Porsche. Neerspasch dirigía el departamento de competición de Ford en Alemania, ubicado en Colonia, en Niehl, a la orilla del Rhin. Era el contrapeso continental al Ford Advanced Vehicles Operatios (FAVO) de Boreham, en Gran Bretaña.

Y mientras los ingleses se centraron en el Escort, los alemanes lo hicieron en el Capri de carreras. El primer prototipo vio la luz en el Rallye Lyons-Charbonnières de 1969, un Capri 2300 GT. Utilizaba la base del V6 "Colonia", al que endosaron una culata Weslake de alta compresión y una batería de carburadores Solex. De entrada, rendía 108 CV, que poco a poco fue incrementándose hasta los 192 en la versión de carreras, con inyección Lucas. En manos de Jean Francois Piot y Jose Behra (hermano de Jean Behra), uno de estos coches terminó sexto en el Tour de France.

Los resultados dieron el espaldarazo definitivo para continuar desarrollando el Capri en su versión definitiva RS. La potencia y el peso eran los objetivos principales. Para lo primero se partió del Colonia 2,6 l, con culata Weslake de hierro, carrera subida a 69 mm (2.637 cc) e inyección mecánica Kugelfischer, que es la versión que monta este ejemplar. Los coches de carrera llevaron una culata de aluminio.

Los 150 CV que desarrolla este motor son capaces de mover bien los 1.050 kg, ayudados por una caja ZF de cinco relaciones cerradas (y diferencial autoblocante opcional). La cura de adelgazamiento de cara a la competición llevó a poner puertas y capós de fibra

CON EL RS, FORD ABRIÓ LOS OJOS A MARCAS COMO BMW, QUE SE LANZARON A CREAR AUTÉNTICOS COCHES DE CARRERAS BAJO LA APARIENCIA DE LOS MODELOS DE CALLE

SOLER ROIG, ABANDERADO

LOS RS EN MANOS ESPAÑOLAS

Alex Soler Roig fue uno de los pilotos que ayudó a consagrar a los Capri RS en los circuitos internacionales. Tras aparcar el BMW 2800 CS, el español subió al primer podio donde el RS (2800) presentó sus credenciales al campeonato de Europa de turismo de 1971. Fue en Salzburgring, Austria, cerrando el triplete de Ford junto a Dietter Glemser —futuro campeón— y Helmut Marko. Aquella temporada venció en las 24 Horas de Spa y las 12 Horas de Paul Ricart —haciendo equipo en ambas con Glemser— y remató un tercer puesto en las 4 Horas del Jarama. En 1972 ganó en Zandvoort y en el Jarama y terminó tercero en Spa, Paul Ricart y Hockenheim. En España, sus participaciones con los RS se saldaban con triunfos inapelables en las 2 Horas Nacionales de Montjuïc (1971, 1972 y 1973) y en el III Trofeo Deporte Español en el circuito del Jarama (1972). Francisco Torredemer heredó en 1974 el RS de Soler Roig y se impuso con él en la I Copa de Barcelona (Montjuïc) y el Trofeo RACE (Jarama). Jorge de Bagration y Eladio Doncel también llevaron a la victoria un Capri RS en distintas carreras nacionales durante estos años. Emilio de Villota fue de los últimos pilotos en conducir uno, en 1975, con el que ganó el Trofeo Villa de Madrid y acabó segundo en las 4 Horas del Jarama, compartiendo volante con Bagration y Cabral (foto superior).

JAULA DE TORTURA. El calor interior es sofocante. Las dos colas de escape salen por el lateral; y el depósito de combustible va tumbado para equilibra el peso.

EL RS 3100 COSWORTH LLEGÓ TARDE. LA FUERTE COMPETENCIA DESLUCIÓ SU CARRERA DEPORTIVA

y ventanillas de plásticos; y prescindir de paragolpes y todo lo innecesario en las unidades de carreras: calefacción, alfombrillas... Incluso los primeros cincuenta ejemplares salieron con una sola capa de pintura, en lugar de dos, y llantas Minilite de magnesio. El peso quedaba en 880 kg.

En el bastidor, los técnicos endurecieron y rebajaron el recorrido de las suspensiones, colocaron amortiguadores Bilstein y lograron descender la altura de la carrocería 50 milímetros. Inicialmente, se mantuvo el esquema de frenos de disco delante y tambores detrás. En 1971 recibió discos ventilados. Por fuera, la combinación del naranja con el capó negro fue el santo y seña de los Capri RS 2600 de calle, junto con el pequeño faldón delantero cuando se eliminaban los paragolpes.

La prensa sensacionalista del momento dio la noticia de una justa ilegal en el parisino Bois de Boulogne, en la que el piloto oficial de Ford François Maset ganó a Alexander Onassis, hijo del célebre magnate, que conducía un 911 S. Esta y los triunfos "oficiales" en el campeonato europeo afianzaron el prestigio del RS 2600.

Ahora como entonces, sus prestaciones no decepcionan. Corre tal y como imaginábamos; evidentemente, menos que el monstruoso blanquiazul. Aun así, el motor es bastante descarado. A partir de 3.000 vueltas se le nota vital, a las 4.000 está en su apogeo y, desde ahí, se estira hasta casi las 6.000. Cierto es que las marchas son largas, pero cuando se exprime la sustancia RS, la respuesta es como el pinchazo de una abeja, intenso y fulgurante.

Quién no conserva en la retina las imágenes de los Capri levantando la rueda interior en las curvas, con la trasera bien agazapada. Esta versión civilizada no llega a tanto, pero los rasgos de ese comportamiento se entrevén.

Entre 1971 y 1974, los Capri RS compitieron en el europeo de turismos en sus diferentes versiones 2,6; 2,8; 3,0; 3,1 y 3,4 l y dieron el título de marcas a Ford (1971, 1972 y 1974) y el de pilotos a Dieter Glemser (1971), Jochen Mass (1972) y Hans Heyer (1974). Luego, Ford canceló la división AVO y se retiró oficialmente de la competición. El testigo lo recogió la no menos laureada escudería Zakspeed, que llegó a desarrollar un Capri Turbo de Grupo 5 sobre la base de la tercera generación del cupé. Aunque esa historia la dejamos para otro momento.

CONCLUSIÓN

Durante la primera mitad de los años setenta, las filiales de Ford en Alemania y Gran Bretaña ejecutaron un plan deportivo intenso con los Escort y Capri. Los alemanes se centraron en el Capri RS y desarrollaron las dos generaciones que hemos repasado aquí, RS 2600 y RS 3100, basadas en el motor V6. Fue la época dorada de las pugnas en el europeo de turismos con los BMW CSL, Alfa Romeo Autodelta y Porsche RSR. Su aullido agudo a más de 8.000 revoluciones y su estampa levantando rueda en las curvas son dos huellas imperecederas.

MIKI BIASION

DELTA FORCE

A finales de los ochenta, Massimo "Miki" Biasion fue el gran dominador del Campeonato del Mundo de Rallyes, junto a Tiziano Siviero y al volante de las diversas evoluciones del Lancia Delta HF. A continuación, el piloto de Bassano rememora las vivencias de aquellos años.

VALENTÍ FRADERA (TEXTO). SLIB, RALLYCLASSICS, ALAMY (FOTOS)

Biasion es conocido popularmente como "Miki" porque debería haberse llamado Michele en vez de Massimo. Pero, cuando su abuela fue a inscribirlo en el registro, en enero de 1958, se equivocó de nombre, presa de los nervios. Miki Biasion fue la gran estrella del 71 Rally Motul Costa Brava, en el que celebró el 40º aniversario de su victoria en el Costa Brava de 1983. Un éxito que le puso en la senda de los triunfos mundialistas que alcanzó a finales de esa década, con los Delta. En Girona pilotó el mismo Lancia Rally 037 de hace cuarenta años.

"¿Habéis corrido mucho?", preguntamos a su copiloto Toni Feltracco. "Despacio no íbamos", contesta con una mirada pícara. El copi por un día de Miki cuenta un detalle revelador del talento innato del bicampeón italiano: "Hemos dado una sola pasada de reconocimientos, y las notas eran exactas. La simplicidad y velocidad de su conducción son alucinantes".

A Biasion no le costó refrescar sus recuerdos, porque el pasado mes de octubre ya había pilotado un 037, en el RallyLegend de San Marino. Pero aquel era una réplica, adaptada a los nuevos reglamentos, con, entre otras cosas, un arco de seguridad más grueso. "Haber conducido aquí el original de 1983 ha sido una gran emoción; disfruto más pilotando el original que el moderno".

En 1983, el coche era un Evo 1, que el año siguiente se actualizó a especificaciones Evo 2, fácilmente reconocible por la eliminación del paragolpes posterior. De su restauración se ha encargado el especialista Gabriele Andolfi, que en tres años de trabajo no ha dejado piedra por mover; por ejemplo, la pintura ha sido encomendada a "Nitro",

A AMBOS LADOS DE LA BARRERA. Miki con nuestro compañero Rizos Muñoz, a quien dejó probar su Lancia 037 la víspera del RACE de 1983, para la revista Automóvil Fórmula.

JEFE DE FILAS. Miki pilotaba el único Lancia Rally presente en el Portugal de 1985 y firmó un resultado inmejorable: segundo por detrás del futuro campeón Timo Salonen (Peugeot) y por delante de Walter Röhrl (Audi).

el mismo pintor de los coches en la época de Abarth. "Emplea cinco días en pintar un coche. Empieza y no para; sobrevive a base de tabaco y café", nos cuenta el restaurador milanés.

Este coche fue el protagonista del salto de Biasion a la escena internacional. "Corría con Opel y Lancia me ofreció hacer el campeonato italiano con el 037, pero les dije que no quería correr más en Italia. Si me llevaban a correr rallyes en Europa, perfecto; si no, me quedo en Opel, que me pagan bien. De manera que hice el Europeo y también el Italiano, y los gané los dos".

El Rally Costa Brava era la primera cita de alto coeficiente del campeonato y fue el escenario del primer rallye de Miki fuera de Italia. "Viniendo aquí en 1983 con un prototipo como el 037, un coche totalmente diferente al Ascona 400, lo más fácil era cometer un error. Los dos eran de tracción trasera, pero uno con el motor delantero y todo el peso delante y el otro central, con una parte delantera muy ligera. Tuve que cambiar del todo la mentalidad de pilotaje, de cómo tomar las curvas".

Y el rallye tenía su miga... "El Costa Brava ya era famoso entonces; los años anteriores lo habían ganado Tony Fassina y Adartico Vudafieri. Era un rallye más largo que uno actual del mundial, con asfalto, tierra y, ese año, incluso nieve". Para que conste, el Costa Brava de 1983 tuvo 4 etapas y 44 tramos (ninguno cancelado), con 519 km cronometrados. Miki acumuló 7 horas y 15 minutos de carrera...

Después repitió exhibición y victoria en el RACE de Alicante. "En Italia decían que aquí había corrido solo y que cuando volviera allí, me iba a enterar". Dicho y hecho, la siguiente cita de coeficiente 4 era el Costa Smeralda, en Cerdeña. Biasion se impuso frente a un auténtico escuadrón de Lancias Rally, pilotados por Tabaton, Cunico, Capone, Tognana y Cinotto. "Con el 037 tenía un 'feeling' increíble", asevera Miki.

Miki Biasion nació y reside en Bassano del Grappa, en la región del Véneto. Una especie de comarca de Osona a la italiana, donde los rallyes son una enfermedad contagiosa. Por una razón muy sencilla, dice Miki: no hay circuitos. "Por tanto, quien quiera ver coches de carreras solo puede ir a las subidas o a los rallyes. A los 14 años, en 1972, recuerdo haber visto pasar por Bassano la etapa de concentración del Montecarlo, que ganó Sandro Munari con el Lancia Fulvia".

No obstante, los primeros escarceos competitivos de Miki fueron en el esquí, primero, y en el motocross, después. Fue el primer piloto oficial de la marca véneta Aprilia en esta modalidad. "Pero lo que me llamaba eran los rallyes", reconoce, e incluso era capaz de recorrer 450 kilómetros a lomos de un escúter, a 40 km/h, para asistir al rallye Isola d'Elba. Y entonces unió su destino a Tiziano Siviero. "Era un compañero mío de bachillerato, hacía enduro y organizó un rallye pirata a finales de 1978, aunque también corrió algún 'carabinieri', que fue mi debut absoluto. Luego decidimos correr juntos y fue mi copiloto todos esos años". En menos de un decenio, eran campeones del mundo...

SUS PRIMEROS ESCARCEOS COMPETITIVOS FUERON EN EL ESQUÍ, PRIMERO, Y EN EL MOTOCROSS, DESPUÉS

DE LANCIA AL HALL OF FAME.
Biasion en el Montecarlo de 1985, con el 037, y en la edición de 1990 con el Integrale 16v. Sobre estas líneas, en la sede de la FIA en París, en 2019, en un reconocimiento a los campeones del WRC.

Sin embargo, el día de su primera victoria, en el rallye de la Lana de 1982, Tiziano no estaba a su lado. "No, porque discutimos con Opel porque nos habían parado en el Quattro Regioni para que nos ganara Tony [el otro piloto oficial de GM Italia era 'Lucky'; los tres, presentes en el Costa Brava del 2023]. Tiziano se enfadó y le suspendieron una carrera. Fue absurdo, porque Tony no necesitaba esos puntos para el Europeo". Y, en cambio, a Miki eso tal vez le costó el título italiano, que se llevó Tonino Tognana.

A partir del año siguiente, llegaron sus primeros títulos con Lancia y el ascenso al Mundial. "Yo tenía contrato con Cesare Fiorio y corría cedido con el Jolly Club. Me fue muy bien, porque no estaba obligado a conseguir resultados como si estuviera en el equipo oficial Martini. Todo el equipo Jolly Club trabajaba en exclusiva para mí en el Mundial. Lo hice bien de buen principio: sexto en Montecarlo, cuarto en Portugal, segundo en Córcega (en mi primera participación), iba tercero en el Acrópolis y el último día rompí un semieje...".

Córcega fue su primer podio en el Mundial, pero los años siguientes ese rallye fue una pesadilla para Lancia. "Y los dos años fui yo el primero en llegar, porque salía justo detrás de Bettega en 1985 y de Toivonen y Cresto en

LAS COSAS DE MIKI

En la actualidad, Miki Biasion organiza eventos, con Toni Feltracco como brazo derecho. En Bassano, cada dos años se celebra Amiki Miei, una concentración internacional de Lancia que, en la última edición, en 2022, reunió 150 Deltas. Y el pasado mes de febrero, en la vecina Vicenza, Miki organizó la tercera edición de Rally Meeting, un salón de la competición que tuvo 100 expositores y 10.000 visitantes. Además, colabora con el taller Italia Motor Sport, donde restaura y vende Deltas, "stradale" y de carreras, y ha hecho una serie de ocho unidades Evo 3 Martini Racing by Miki Biasion.

1986. Para mi cabeza fue muy duro". ¿Y cómo se sobrepone uno a una cosa así? "Cuando uno decide ser piloto, piensa que puede tener un accidente, pero nunca uno grave. Cuando se pone el casco y los arneses, intenta ganar a toda costa; si no, no llega a ser un campeón".

En 1986, Biasion pasó a formar parte del equipo Martini y consiguió ganar en Argentina con el Delta S4, en el último año de los Grupo B. "También tenía un contrato de probador y participé mucho en su desarrollo, pero en carrera es distinto. Con el S4 Toivonen era seguramente el más veloz, pero yo ya estaba muy cerca de él. Los Grupo B eran coches muy peligrosos; solo primaban las prestaciones, no la seguridad. También en el 037. Pero estoy contento de haber vivido los cuatro años del Grupo B, porque eran coches para pilotos de verdad. El S4 era nervioso, pero tenía un motor increíble".

Entonces, el paso al Grupo A en 1987 debió de ser un shock. "Personalmente, no habría hecho ese cambio de Grupo B a Grupo A. Habría obligado a hacer el Grupo B más seguro, sin magnesio, con más metal, más arco de seguridad, porque a un piloto le gusta la potencia. O habría hecho el Grupo A, pero con 350 o 400 CV. En Montecarlo mi coche tenía 210 CV y pesaba 1.200 kg".

Ese primer rallye con el Delta 4WD lo ganó Miki, pero no sin controversia.

HOMBRE DELTA.
Biasion celebra el triplete de los Integrale en el Monte de 1989, junto a Auriol y Saby. Con Fiorio al timón nunca fue al RAC Rally, pero Lombardi lo inscribió en 1990 (#7) y fue el mejor Delta, tercero.

"Gané el Montecarlo porque iba más rápido que Kankkunen. Fiorio quiso que aflojáramos y decidió que el más rápido en el Turini, con los mismos neumáticos y la misma centralita, ganaba el Montecarlo. Pero su copiloto jugó sucio con los periodistas; se inventó una polémica donde no la había".

Sin embargo, el título se lo llevó KKK. "Ese año, con el 4WD, yo era el más rápido; no había historia. En Portugal, tenía 4 minutos de ventaja y me quedé sin gasolina en mitad de un tramo; en Grecia, tenía 5 minutos y en el último tramo se rompió el turbo en el enlace; en el Olympus, en el tramo 25, que era el último para decidir la victoria, se soltó el cable de una bujía. Vamos, que gané 3 de las 7 carreras, pero las habría podido ganar todas. Juha ganó dos y se llevó él el título".

Miki reconoce que KKK era el piloto que más le complacía ganar. "Yo corría para batir a Kankkunen y él, para estar delante de mí". Pero se llevan bien: "Cada dos o tres semanas charlamos por teléfono, con Kankkunen, Vatanen, Alén, Auriol...".

Los dos años siguientes, Miki ganó 10 de los 13 rallyes que disputó y conquistó los dos títulos mundiales. Por su trascendencia, sobresalen las dos victorias seguidas en el Safari, donde Lancia intentaba ganar desde hacía 19 años. "El Safari es importante dentro de mi corazón porque hice todo el desarrollo del coche y era un rallye que me gustaba muchísimo. En 1986 lo corrí con el 037, y a 400 km del final abandoné por la rotura de la correa de la bomba del agua, cuando era segundo. Hablé con Fiorio y le dije que su planteamiento para el Safari era errado. Hacían una máquina rápida para hacer muchas asistencias; le dije que había que hacer un coche no tan rápido pero que tuviera que hacer menos asistencias. Era la elección correcta y ganamos dos años; una gran satisfacción para mí, como piloto y como probador".

Esas victorias y esos títulos confirmaron el rol de Biasion como heredero de Munari. "Sí, porque Bettega era muy rápido, sobre todo sobre asfalto, pero muy desafortunado; nunca conseguía ganar. Cuando lo veía correr de pequeño, Munari era mi sueño. Pero, por su planteamiento, a mí me gustaba Walter Röhrl, porque siempre era muy tranquilo; y, cuando lo decidía, era muy competitivo. Hay pilotos que van más allá del límite y ganan carreras, pero es difícil que ganen el campeonato, como McRae o Toivonen, siempre al 110%. Luego hay pilotos muy veloces pero que también saben gestionar la carrera, como pueda haber sido yo, Röhrl, Alén... Yo formo parte de los que hacían un poco de táctica y de gestión de la carrera; pero, siempre que subes al coche, intentas ganar".

La época de Biasion tiene otra característica que cambió radicalmente en los noventa. "Con Lancia solo corrí

EN 1988 Y 1989, MIKI GANÓ DIEZ DE LOS TRECE RALLYES QUE DISPUTÓ Y CONQUISTÓ LOS DOS TÍTULOS MUNDIALES

EL LIBRO

Narrado en primera persona por Biasion y Tiziano Siviero, con la colaboración del periodista especializado Maurizio Ravaglia, el libro "17 Favole Mondiali" es el diario de a bordo ilustrado, el cuaderno de bitácora a todo color, de las 17 victorias mundialistas de Miki, entre 1986 (Delta S4) y 1993 (Escort Cosworth), que revela todo lo que se cocía entre bastidores. Lo publicó Artioli Editore en 2019, está escrito en italiano y tiene un precio de 30 euros.

una vez el 1000 Lagos y dos el RAC. La mentalidad de Fiorio era que quería especialistas para cada carrera. Andruet para Montecarlo; Loubet para Córcega, en vez de Saby; en Kenia, Preston; en Finlandia, Ericsson... A mí no me mandó nunca a Suecia y soy un piloto muy veloz sobre nieve".

Pero los resultados le daban la razón. "Fiorio era un gran comandante, un líder. Te daba mucha confianza. Te decía: 'Tienes que ganar; yo te lo doy todo, pero tú tienes que ganar'. Para un piloto, correr para Lancia con Fiorio como jefe era tener un plus de medio segundo por kilómetro en la cabeza".

Y Biasion fue el mejor intérprete de esa filosofía, en una comunión perfecta con el Delta. Fue el piloto que más rallyes ganó con el Delta (15, más uno con el S4), además de estrenar con victoria las tres primeras evoluciones del Delta Grupo A: 4WD en Montecarlo 87, Integrale en Portugal 88 e Integrale 16v en Sanremo 89. "Yo trabajaba mucho sobre el coche y lo conocía muy bien. Pero luego, en carrera, todos los pilotos tenían el mismo coche que yo".

La burbuja se rompió a mediados de 1991, cuando Miki supo que Lancia iba a retirarse de los rallyes. "Primero Fiorio se fue a Ferrari [en 1989] y luego su sucesor, Claudio Lombardi [en verano de 1991]. Y Paolo Cantarella, consejero delegado del Grupo Fiat, que luego presidió la comisión de vehículos históricos de la FIA, lo decidió. Decía que era más noticia cuando Lancia perdía que cuando ganaba, pero está claro que era un discurso que no se sostenía. Simplemente, habían decidido dejar los rallyes".

Fue un golpe para Biasion, no solo como deportista sino también como empresario, porque tenía tres concesionarios de la marca. "Había invertido dinero para vender Lancia. El negocio era bueno en aquellos años. Luego empezaron a decir que Lancia no vendía coches. No, Lancia vende coches si hacéis buenos coches, como Ypsilon, Delta y Thema. Si los hacéis malos, como Dedra y Kappa, no los venderéis, cuando los alemanes invadían el mercado italiano y europeo con sus Audi".

Biasion confirma que el dicho de "ganar el domingo y vender el lunes" tenía fundamento. "Ganar el Monte para Lancia significaba vender un 40% más durante tres meses. Si ganabas allí tenías la temporada ya pagada".

Aunque mantuvo sus concesionarios Lancia hasta el 2000, para 1992 fichó por Ford, inicialmente con el Sierra Cosworth 4x4. La cosa empezó con mal pie, porque tendría que haberse traído un ingeniero y dos mecánicos de Abarth, pero, debido al relevo forzoso del veterano Peter Ashcroft por enfermedad, eso quedó en agua de borrajas. "Hablé mucho con Lombardi y me dijo que el Escort iba a ser el mejor Grupo A para los próximos cinco años. Si hiciéramos un nuevo Delta, sería como el Escort, con el motor longitudinal,

DOS TÍTULOS MÁS.
Con el Iveco Eurocargo (#401) ganó la Copa del Mundo de Raids TT en 1998 y 1999 y fue quinto en el Dakar. Su última participación en el Dakar fue en 2013, con un Iveco Trakker del Team De Rooy.

SE RETIRÓ DEL MUNDIAL DE RALLYES A PUNTO DE CUMPLIR 37 AÑOS; A LOS 40, SUCUMBIÓ AL HECHIZO DEL DAKAR

el cambio atrás, el peso centrado, la aerodinámica...".

Recién aterrizado en Boreham, fue segundo en Portugal, el mejor resultado alcanzado por el Sierra 4x4, y ganó el Acrópolis de 1993 con el Escort Cosworth. "Pero pedía cosas y no se hacían. Delecour era un piloto muy rápido, pero no entendía nada de reglajes. Corría con un coche como de circuitos, pero el coche hay que desarrollarlo. El equipo no tenía una mentalidad suficientemente agresiva".

Después de tres años porfiando para amoldarse a Ford, Miki se retiró del Mundial al final de 1994, a punto de cumplir 37 años. Y a los 40 sucumbió al hechizo del Dakar. En una entrevista con Esteban Delgado en Solo Auto Actual, a finales de 1987 (cuando todavía no era campeón del mundo), confesaba que el Dakar le gustaría hacerlo como piloto privado y en moto, pero sus diez participaciones (incluida la edición cancelada de 2008) fueron en camión (7) y en coche (3), la de 2007 con un Fiat Panda 4x4.

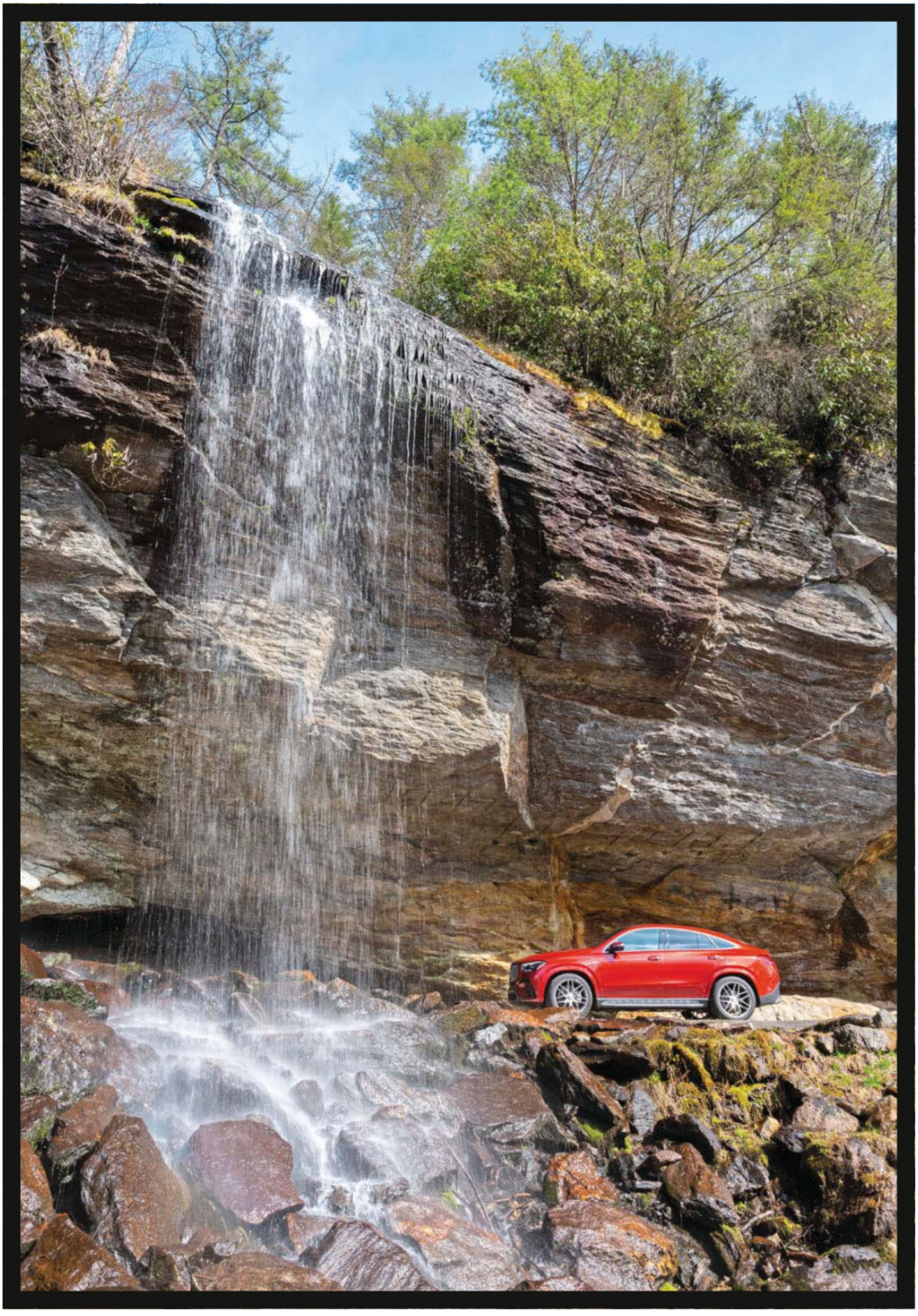
"Mis rallyes preferidos son los difíciles, de táctica, como Acrópolis y Safari. Yo hacía muchos tests, pero no me gustaban los reconocimientos", reconoce Miki, que tuvo sus dos accidentes más graves precisamente en los reconocimientos, en Córcega 87 y Montecarlo 91. "En el Dakar, llegabas y a correr; eso era una satisfacción".

Pero el Dakar es una espina en su corazón —"como el Safari para Munari"—, porque le habría gustado ganarlo. En 2003 fue segundo absoluto con un Mitsubishi Pajero oficial, pero, después de haber subido al podio con el coche y celebrar el éxito agitando el champán con Tiziano, el cambio quedó bloqueado y les cayeron 10 horas de penalización, por no haber podido entrar en el parque cerrado por sus medios.

Habían pasado veinte años desde aquel Costa Brava de 1983, veinte años prisionero de una pasión sin límites. "Si volviera a empezar, volvería a hacer todo lo que he hecho; del piloto Miki estoy muy contento".

TODOS CON TIZIANO

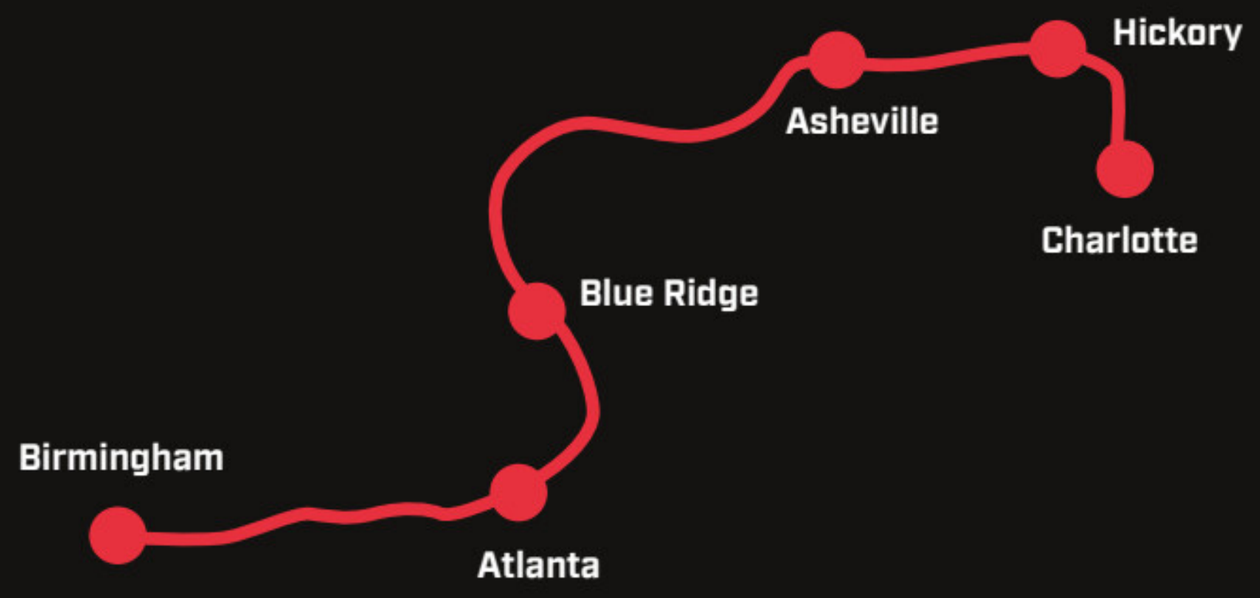
Biasion corrió el 71 Rally Motul Costa Brava con su amigo y socio Toni Feltracco como copiloto porque Tiziano Siviero (en la foto, el primero por la derecha, junto a Miki, Mohammed ben Sulayem y David Richards) se encuentra convaleciente de un grave accidente. El pasado mes de septiembre, un coche le embistió cuando circulaba con su escúter y le rompió la columna vertebral. "Tiziano ya mueve los dos brazos; existe la esperanza de que pueda llegar a manejar la silla de ruedas por sí mismo", explica Biasion. "Nos vemos poco, porque vive en la isla de Elba y yo estoy a seis horas de coche, pero hablamos cada semana. Siempre hemos hecho cosas juntos, también después de las carreras". Cómo nos gustaría que Miki pudiera volver a Girona en 2025 con Tiziano, para celebrar los 40 años de su segunda victoria en el Costa Brava, en 1985.



Carolina in my mind

Hay 500 millas entre Birmingham, Alabama, y Charlotte, Carolina del Norte, si tomas algunos desvíos mientras escuchas la mítica canción de James Taylor. Este viaje por carretera es como jugar en casa para el Mercedes GLE.

TEXTO: HEINRICH LINGNER . FOTOS: LUKAS MÜLLER



Quizás la música sea una buena manera de acercarnos a esta región en particular. En el corto viaje por carretera desde Tuscaloosa a Birmingham, Alabama, Sirius XM reproduce "Copperhill Road" de Steve Earle en el automóvil. Por lo demás, la canción resulta más familiar para los bailarines en línea. Encaja aquí, también porque Copperhill Road atraviesa Tennessee no muy lejos.

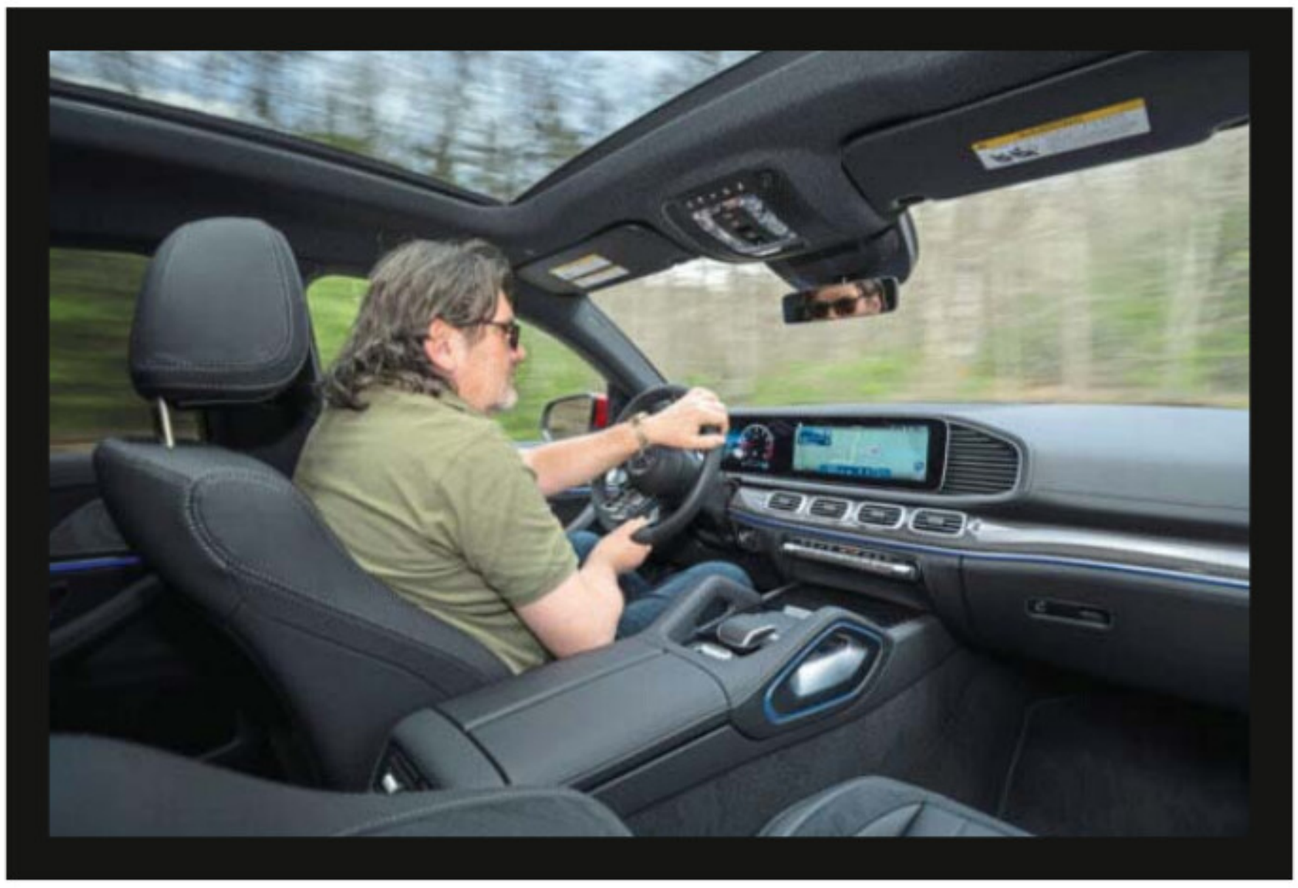
Steve Earle habla sobre whisky ilegal, carreteras solitarias, veteranos de Vietnam y un Dodge con motor de bloque grande. Mientras canta desde el sistema de sonido Burmester, pasa un cartel: Atlanta 100 Miles. Las distancias aquí en el sureste no son tan grandes como las que se encuentran más al oeste en los EE.UU. Tuscaloosa está a unos kilómetros detrás de nosotros, el lugar de nacimiento del GLE Coupé. La planta de Alabama existe desde hace 25 años. Cada año se fabrican alrededor de 250.000 SUV de Mercedes, incluidas las variantes eléctricas EQE y EQS. De aquí también procede nuestro Mercedes-AMG GLE 53 4Matic+ rojo jacinto. Están disponibles 435 CV más 15 kW del generador de arranque, repartidos por la transmisión automática Speedshift de nueve velocidades.

UN CUPÉ 123 GRIS

En la carretera interestatal 20 en dirección a Atlanta, el sofisticado camino oscila alrededor del límite de velocidad habitual de 121 km/h. La mayoría de ellos conducen alrededor de 80, incluidos los camiones grandes. Los modelos de Mercedes son pocos, a excepción de los semirremolques Freightliner o Western Star, que al fin y al cabo pertenecen a la familia de camiones Daimler. En algún momento pasamos junto a un 123 coupé bien conservado, un 300 turbodiésel en elegante color antracita. El conductor mira al conductor del GLE y saluda con indiferencia. Según la matrícula, procede de Mississippi, el vecino occidental de Alabama. Un poco más tarde un cartel despierta nuestra curiosidad: Bosque Nacional Talladega, había algo allí.

Así es, el Talladega Superspeedway, el óvalo más grande del circo de NASCAR. Como apasionado del motor no puedes pasar por allí sin más.

Bridal Veil Falls
SCENIC AREA
NANTAHALA
National Forest
US DEPARTMENT OF AGRICULTURE



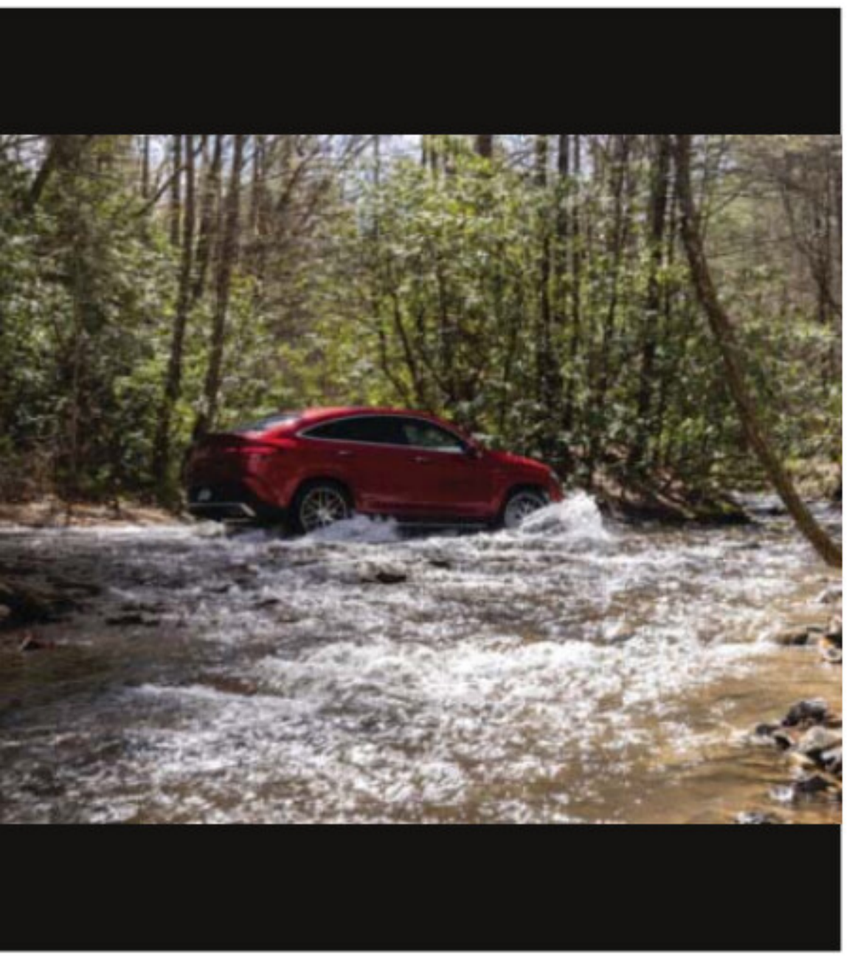
LA SUSPENSIÓN NEUMÁTICA DEL GLE TAMBIÉN SE ADAPTA PERFECTAMENTE AL NORTE DE GEORGIA

Sobre todo porque las carreras de NASCAR son parte del patrimonio cultural común del Sur, como el Delta blues, el bluegrass, el Southern rock o el Dixieland jazz.

Mientras el AMG-GLE posa a la entrada de la pista, se acercan oscuras nubes de tormenta desde el sureste. Seguimos conduciendo, volvemos a la Interestatal 20 y pronto el tráfico en el área de Atlanta se traga la pequeña fila de Mercedes.

La lluvia se mantiene alejada por ahora, aparece una nueva estación en la radio satelital, reproduce “Carolina in My Mind” de James Taylor, que por supuesto encaja tan bien como Steve Earle.

Atlanta es conocida por su tráfico caótico y atascos épicos. Toda la razón. El trayecto a través de la región metropolitana hasta el hotel duplica fácilmente el tiempo de viaje.



CHARLOTTE
Parada fotográfica con una ducha natural: las cataratas Bridal Veil en la histórica Ruta 64. La banda de bluegrass de Charlotte toca clásicos country del sudeste.

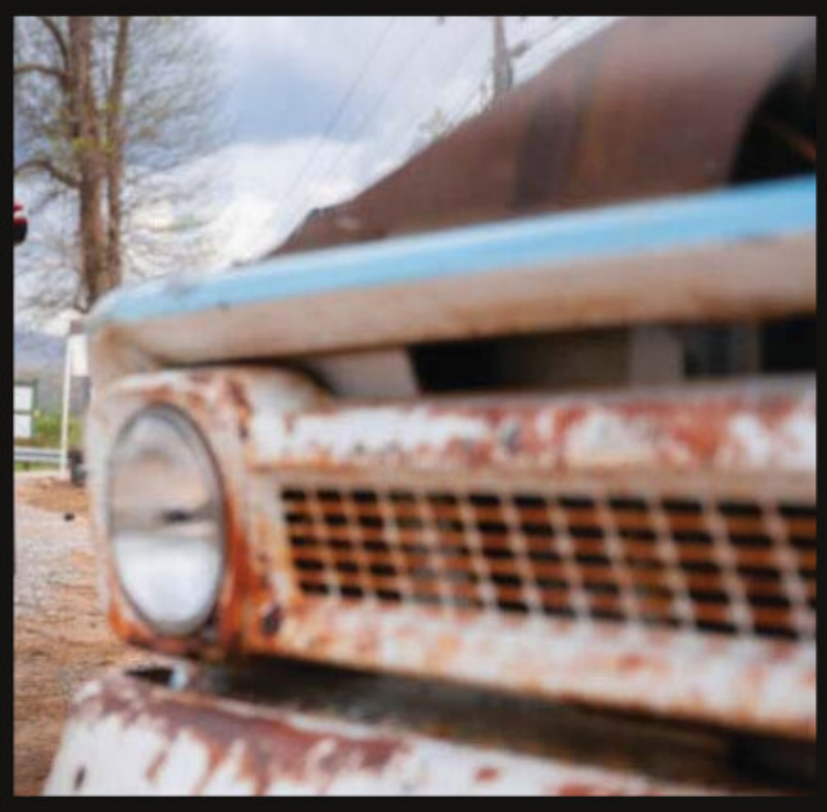
RECIÉN LAVADO DE CARA

Afuera llueve a cántaros sobre GLE y Atlanta, por dentro es acogedor. Y tenemos tiempo para orientarnos en el interior. Al fin y al cabo, el Mercedes procede directamente del lavado de cara o restyling. Todavía se le permite funcionar durante cuatro años antes de que llegue el sucesor eléctrico.

Sólo los especialistas de la marca pueden ver los cambios del lavado de cara en el exterior: la nueva firma luminosa, un parachoques delantero de otro modelo, el coupé ahora tiene el exterior AMG de serie, eso es todo. En el interior, los cambios son igualmente discretos: nuevo volante, un aspecto ligeramente más elegante y MBUX actualizado. Afortunadamente, la superficie táctil de la consola central permanece intacta. El volante todavía tiene campos de limpieza capacitivos, lo que sigue siendo un asunto complicado. Esto realmente no te molesta en los atascos. Existe el ya mencionado sistema envolvente, que transforma el Mercedes en una pequeña sala de conciertos.

A la mañana siguiente, las nubes todavía cubrían el norte de Georgia. Sólo comienzan a disiparse a medida

044M314



que nos acercamos a la esquina de los tres estados de Georgia, Tennessee y Carolina del Norte.

Rápidamente se vuelve más solitario tan pronto como se sale de las autopistas que rodean Atlanta hacia carreteras más pequeñas. A lo largo del camino se encuentran granjas, pequeñas ciudades, bosques y tiendas rurales con gasolineras adjuntas. El asfalto suele ser accidentado y lleno de baches sin causar mayores problemas a la suspensión neumática del Mercedes. Después, con escala en Blue Ridge, recorremos el extremo sureste de Tennessee. Lo que nos lleva de nuevo a Steve Earle. No por el Dodge o el alcohol ilegal, sino por el cobre.

El cobre se extrajo alrededor de Copperhill en los siglos XIX y XX. Con consecuencias que aún hoy se pueden ver. El mineral de cobre se fundió directamente, convirtiendo la región boscosa en un desierto en medio de los bosques de los tres estados del sur.

Hoy en día, los equipos de minería y los camiones se están oxidando en las entradas de las antiguas fábricas de cobre, pero ciertamente no parece un romance industrial. Y si miras más de cerca las imágenes de satélite actuales en Internet, todavía se puede distinguir en el verde desgarrado el contorno del antiguo valle del cobre.

HAYESVILLE
Bill, de Motor-in-Garage, acumula coches abandonados frente a su taller. La posibilidad de rutas atractivas son múltiples y variadas.

EN LA ANTIGUA RUTA 64

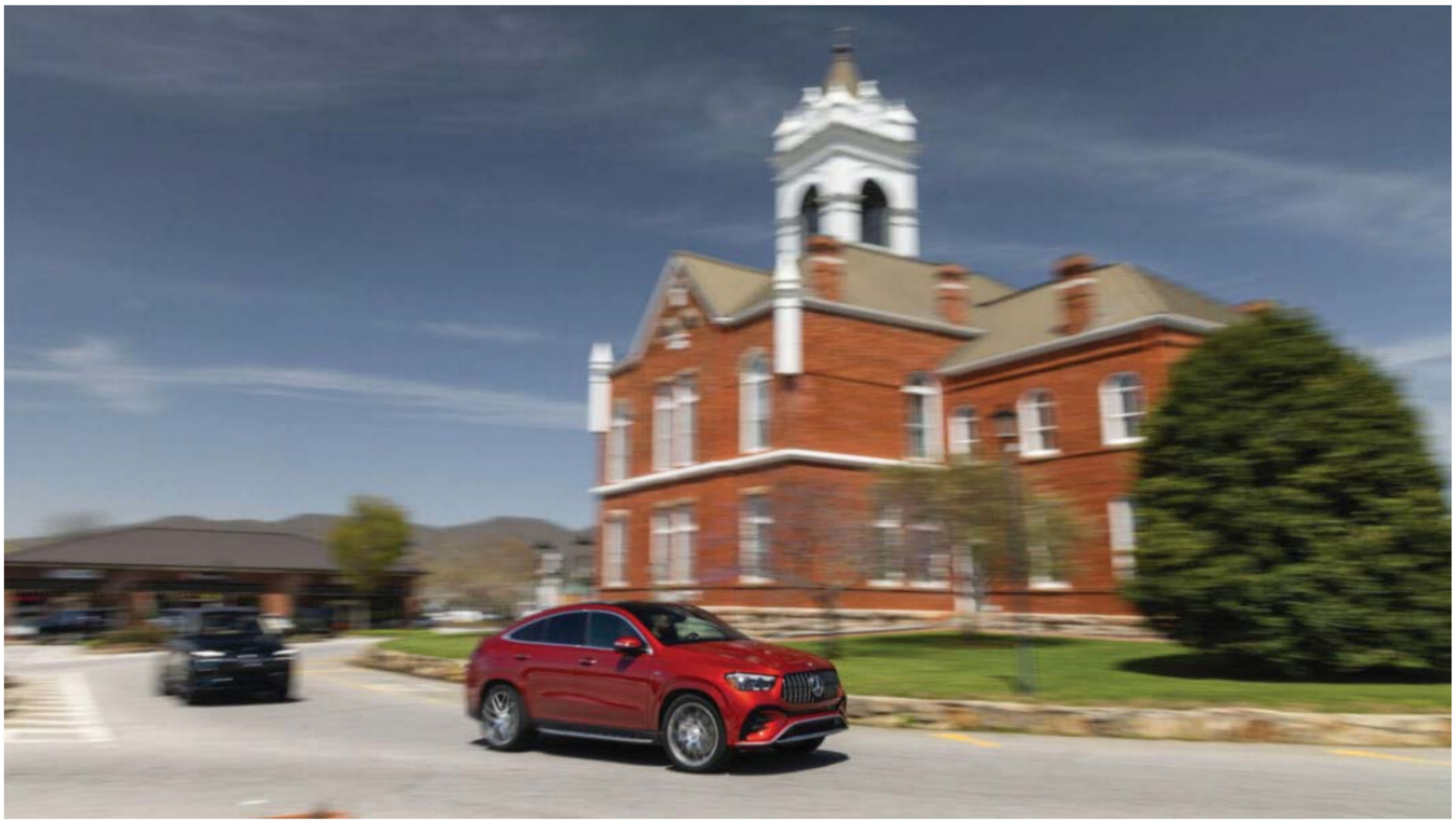
Nuestra ruta gira directamente hacia el este. Después de Hayesville paramos en el taller de reparación de automóviles de Bob: Motor-in-Garage. Está situado directamente en la histórica Ruta 64 y se puede reconocer por los numerosos coches estadounidenses, en su mayoría oxidados.

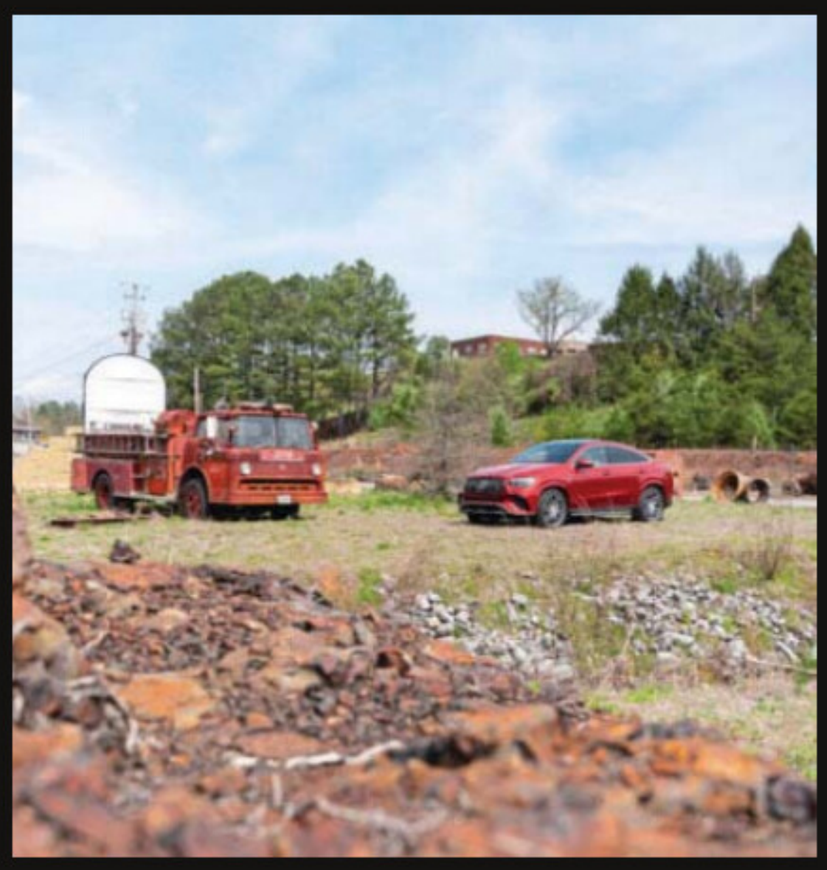
Bob admira el nuevo Mercedes, pero prefiere trabajar con metales antiguos. No sabe que el Mercedes viene de Alabama, pero nos muestra su VW Porsche. Está muy atrás, en un pasillo oscuro.

Tenemos que seguir adelante, aquí la Ruta 64 serpentea entre montañas. Mercedes por fin puede demostrar que puede hacer las cosas de otra manera. En el caso de nuestro GLE 53, el propulsor sigue siendo el motor de seis cilindros y tres litros que produce 435 CV. Gracias al turbocompresor más grande, ahora puede alcanzar 560 Nm (en lu-

"DARK AND SILENT LATE LAST NIGHT, I THINK I MIGHT HAVE HEARD THE HIGHWAY CALLING"
JAMES TAYLOR

"NOW DADDY RAN THE WHISKEY IN A BIG BLOCK DODGE,
BOUGHT IT AT AN AUCTION AT THE MASON'S LODGE"
STEVE EARLE





gar de los 520 Nm anteriores). Y en el cambio automático de nueve velocidades hay un generador de arranque integrado de 15 kW que empuja con fuerza. Además de impulsar, el generador ayuda a un arranque suave del motor, a la recuperación o a aumentar la eficiencia del motor de combustión incrementando el punto de carga. La teoría se explica brevemente: si el motor de combustión se utiliza en el rango de carga parcial para generar también electricidad, puede funcionar con una carga mayor y, por lo tanto, de manera más eficiente.

Ahora hemos llegado a las estribaciones de las Montañas Smokey. Y la autopista Blue Ridge. Desde aquí discurre más de 750 km hacia el norte, diseñada en los años 30 como carretera de vacaciones y de recreo, similar a la carretera alpina alemana, construida un poco más tarde.

Parkway solo está muy concurrido durante la temporada navideña y los fines de semana. Hoy nos encontramos con algunos motociclistas, apenas hay coches en la carretera. Y aunque

TRANSILVANIA

El nombre no tiene nada que ver con vampiros. hacer, simplemente significa "detrás del bosque".

la vía discurre espectacularmente por las alturas de las Montañas Smokey, sin pasar por ninguna ciudad real, rápidamente puede volverse un poco aburrida. Nos desviamos en el cartel de “Condado de Transilvania”. No tiene nada que ver con Transilvania en la Rumania actual, solo una similitud coincidente de nombre. Porque significa "detrás del bosque" en latín.

Pronto dejamos atrás los bosques. Carolina del Norte se está volviendo más plana y urbana. Pronto nos sumergiremos en el centro de Charlotte. Y el viaje termina como empezó: en el aparcamiento de un hotel. Por la noche se organiza una barbacoa, que también es un bien cultural del sur. Al igual que la banda de bluegrass que toca en vivo, incluido el clásico country “Wagon Wheel” de Old Crow Medicine Show. ¡Qué conclusión!

DATOS TÉCNICOS

Precio **125.611 €**

MERCEDES GLE

MOTOR. Delantero longitudinal. De seis cilindros en línea con turbocompresor de gases de escape.
Cilindrada: 2.999 cm³. **Potencia:** 320 kW (435 CV) a 5.800 rpm. **Par máximo:** 560 Nm a 2200 rpm.
TRANSMISION. Tracción total, transmisión automática de nueve velocidades.
CHASIS. Suspensión: Doble horquilla/muelles neumáticos delante, multibrazo/muelles neumáticos detrás. **Frenos** de disco delante y detrás. **Neumáticos** 275/50 R 20.
COTAS. largo x ancho x alto 4.924 x 2.010 x 1.797 mm, **distancia entre ejes** 2.995 mm, **maletero** 630-2055 l.
Peso/carga en vacío 2.375/675 kg.
PRESTACIONES
Aceleración: 0-100 km/h 5,0 s
Velocidad máxima: 250 km/h
Consumo total (WLTP)SP: 10,3 l/100 km

ETIQUETA ECO

1.082 coches son los que tenemos en nuestra base de datos con sus precios y características técnicas. Nadie puede decir que no puede encontrar su coche ideal dentro del panorama de los coches ecológicos. Son todo tipo de tecnologías que permiten tener esta etiqueta ECO para entrar y aparcar en muchas de nuestras grandes ciudades. Sin duda es el modelo/versión más buscado actualmente y su etiqueta una de las más apreciadas por los urbanitas. Aunque dentro de este distintivo hay coches que no solo sirven para la ciudad, ni mucho menos. La variedad es tan amplia que incluso tenemos modelos que tienen autonomías espectaculares con las que poder emprender nuestros largos viajes a lo largo y ancho del mundo. Y con todo tipo de mecánicas. Así que en este listado seguro que encontramos nuestro coche ideal.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Alfa Romeo Tonale 1.5 Hybrid 130 TCT Sprint (2022)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	G	41050	1,5	131	5,7	128
Alfa Romeo Tonale 1.5 Hybrid 130 TCT Veloce (2023)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	G	46550	1,5	131	5,7	128
Alfa Romeo Tonale 1.5 Hybrid 160 TCT Sprint (2023)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	H	43050	1,5	160	5,7	129
Alfa Romeo Tonale 1.5 Hybrid 160 TCT Tributo (2023)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	H	52050	1,5	160	5,8	131
Alfa Romeo Tonale 1.5 Hybrid 160 TCT Veloce (2022)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	H	48550	1,5	160	5,7	129
Audi A3 Sedan 30 TFSI MHEV 81 kW (110 CV) Advanced S tronic 7 vel. (2022)	Turismo	450	141	182	1300	4	321	4x4	G	35190	1,0	110	5	114
Audi A3 Sedan 30 TFSI MHEV 81 kW (110 CV) S Line S tronic 7 vel. (2022)	Turismo	450	141	182	1300	4	321	4x4	G	36540	1,0	110	5,2	119
Audi A3 Sedan 35 TFSI MHEV 110 kW (150 CV) Advanced S tronic 7 vel. (2022)	Turismo	450	141	182	1300	4	321	4x4	G	36670	1,5	150	5,5	125
Audi A3 Sedan 35 TFSI MHEV 110 kW (150 CV) S Line S tronic 7 vel. (2022)	Turismo	450	141	182	1300	4	321	4x4	G	38020	1,5	150	5,7	130
Audi A3 Sportback 30 TFSI MHEV 81 kW (110 CV) Advanced S tronic 7 vel. (2022)	Turismo	434	144	182	1295	5	280	4x4	G	34290	1,0	110	5,1	117
Audi A3 Sportback 30 TFSI MHEV 81 kW (110 CV) S Line S tronic 7 vel. (2022)	Turismo	434	144	182	1295	5	280	4x4	G	35650	1,0	110	5,4	123
Audi A3 Sportback 35 TFSI MHEV 110 kW (150 CV) Advanced S tronic 7 vel. (2022)	Turismo	434	144	182	1295	5	280	4x4	G	35740	1,5	150	5,6	128
Audi A3 Sportback 35 TFSI MHEV 110 kW (150 CV) S Line S tronic 7 vel. (2022)	Turismo	434	144	182	1295	5	280	4x4	G	37090	1,5	150	5,9	133
Audi A4 allroad 40 TDI quattro-ultra 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	149	185	1705	5	495	4x4	D	56610	2,0	204	5,7	151
Audi A4 allroad 45 TFSI quattro-ultra 195 kW (265 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	149	185	1705	5	495	4x4	G	61530	2,0	265	7,9	179
Audi A4 allroad Heritage edition 40 TDI quattro-ultra 150 kW (204 CV) S tronic (2023)	Familiar	476	149	185	1705	5	495	4x4	D	69980	2,0	204	5,9	156
Audi A4 Avant Advanced 30 TDI 100 kW (136 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	D	48620	2,0	136	4,9	127
Audi A4 Avant Advanced 35 TDI 120 kW (163 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	D	50080	2,0	163	4,9	129
Audi A4 Avant Advanced 35 TFSI 110 kW (150 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	G	48080	2,0	150	6,3	144
Audi A4 Avant Advanced 40 TFSI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	G	51250	2,0	204	6,4	145
Audi A4 Avant Black limited 35 TDI 120 kW (163 CV) S tronic (2022)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	D	57920	2,0	163	5,5	144
Audi A4 Avant Black limited 35 TFSI 110 kW (150 CV) S tronic (2022)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	G	58140	2,0	150	7,1	161
Audi A4 Avant Black limited 40 TDI quattro-ultra 150 kW (204 CV) S tronic (2022)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	D	62440	2,0	204	6	158
Audi A4 Avant S line 30 TDI 100 kW (136 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	D	50520	2,0	136	4,9	129
Audi A4 Avant S line 35 TDI 120 kW (163 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	D	51980	2,0	163	5	131
Audi A4 Avant S line 35 TFSI 110 kW (150 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	G	49980	2,0	150	6,4	146
Audi A4 Avant S line 40 TFSI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	G	53150	2,0	204	6,5	147
Audi A4 Avant S line 45 TFSI quattro-ultra 195 kW (265 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	G	61340	2,0	265	7,7	175
Audi S4 Avant TDI quattro 251 kW (341 CV) tiptronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	D	82710	3,0	341	7,3	190
Audi A4 Advanced 30 TDI 100 kW (136 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	D	46610	2,0	136	4,7	124
Audi A4 Advanced 35 TDI 120 kW (163 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	D	48070	2,0	163	4,8	125
Audi A4 Advanced 35 TFSI 110 kW (150 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	G	46070	2,0	150	6,2	141
Audi A4 Advanced 40 TFSI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	G	49240	2,0	204	6,2	141
Audi A4 Black line edition 40 TDI quattro-ultra 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	D	56290	2,0	204	5,8	151
Audi A4 S line 30 TDI 100 kW (136 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	D	48510	2,0	136	4,8	126
Audi A4 S line 35 TDI 120 kW (163 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	D	49970	2,0	163	4,9	127
Audi A4 S line 35 TFSI 110 kW (150 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	G	47970	2,0	150	6,3	143
Audi A4 S line 40 TFSI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	G	51140	2,0	204	6,3	144
Audi A4 S line 45 TFSI quattro 195 kW (265 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	G	59250	2,0	265	7,6	172
Audi S4 TDI quattro 251 kW (341 CV) tiptronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	D	80620	3,0	341	7,1	185
Audi A5 Cabrio 40 TDI quattro 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Descapotable	470	138	185	1745	2	370	4x4	D	61220	2,0	204	5,6	146
Audi A5 Cabrio 40 TFSI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Descapotable	470	138	185	1745	2	370	4x4	G	57290	2,0	204	6,7	153
Audi A5 Cabrio 45 TFSI quattro 195 kW (265 CV) S tronic (2020)	Descapotable	470	138	185	1745	2	370	4x4	G	61850	2,0	265	7,6	172
Audi A5 Cabrio Advanced 35 TDI 120 kW (163 CV) S tronic (2020)	Descapotable	470	138	185	1745	2	370	4x4	D	61280	2,0	163	5,4	143
Audi A5 Cabrio Advanced 40 TDI 140 kW (190 CV) S tronic (2020)	Descapotable	470	138	185	1745	2	370	4x4	D	62740	2,0	204	5,8	151
Audi A5 Cabrio Advanced 40 TFSI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Descapotable	470	138	185	1745	2	370	4x4	G	61300	2,0	204	7	160
Audi A5 Cabrio Advanced 45 TFSI quattro-ultra 195 kW (265 CV) S tronic (2020)	Descapotable	470	138	185	1745	2	370	4x4	G	68550	2,0	265	7,9	179
Audi A5 Cabrio S line 35 TDI 120 kW (163 CV) S tronic (2020)	Descapotable	470	138	185	1745	2	370	4x4	D	63680	2,0	163	5,5	143
Audi A5 Cabrio S line 40 TDI 140 kW (190 CV) S tronic (2020)	Descapotable	470	138	185	1745	2	370	4x4	D	65140	2,0	204	5,8	152
Audi A5 Cabrio S line 40 TFSI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Descapotable	470	138	185	1745	2	370	4x4	G	63700	2,0	204	7,1	160
Audi A5 Cabrio S line 45 TFSI quattro-ultra 195 kW (265 CV) S tronic (2020)	Descapotable	470	138	185	1745	2	370	4x4	G	70950	2,0	265	7,9	179
Audi A5 Coupé Advanced 35 TDI 120 kW (163 CV) S tronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	D	53430	2,0	163	4,8	126
Audi A5 Coupé Advanced 40 TDI 140 kW (190 CV) S tronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	D	54890	2,0	204	5,1	134
Audi A5 Coupé Advanced 40 TFSI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	G	53440	2,0	204	6,5	148
Audi A5 Coupé Advanced 45 TFSI quattro-ultra 195 kW (265 CV) S tronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	G	60700	2,0	265	7,4	168
Audi A5 Coupé Black line edition 40 TDI quattro 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	D	62110	2,0	204	5,6	147
Audi A5 Coupé S line 35 TDI 120 kW (163 CV) S tronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	D	55830	2,0	163	5,2	135
Audi A5 Coupé S line 40 TDI 140 kW (190 CV) S tronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	D	57290	2,0	204	5,5	143
Audi A5 Coupé S line 40 TFSI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	G	55840	2,0	204	6,6	150
Audi A5 Coupé S line 45 TFSI quattro-ultra 195 kW (265 CV) S tronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	G	63100	2,0	265	7,5	170
Audi S5 Coupé TDI quattro 251 kW (341 CV) tiptronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	D	85020	3,0	341	7	183
Audi A5 Sportback Advanced 35 TDI 120 kW (163 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	D	53430	2,0	163	4,9	128
Audi A5 Sportback Advanced 35 TFSI 110 kW (150 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	G	49110	2,0	150	6,6	150
Audi A5 Sportback Advanced 40 TDI 140 kW (190 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	D	54890	2,0	204	5,2	136
Audi A5 Sportback Advanced 40 TFSI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	G	53440	2,0	204	6,6	150

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado
Cil: Cilindrada (l) / **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Audi A5 Sportback Advanced 45 TFSI quattro-ultra 195 kW (265 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	G	60700	2,0	265	7,5	170
Audi A5 Sportback Black line edition 40 TDI quattro 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	D	62110	2,0	204	5,7	150
Audi A5 Sportback S line 35 TDI 120 kW (163 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	D	55830	2,0	163	4,9	129
Audi A5 Sportback S line 40 TDI 140 kW (190 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	D	57290	2,0	204	5,2	137
Audi A5 Sportback S line 40 TFSI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	G	55840	2,0	204	6,7	151
Audi A5 Sportback S line 45 TFSI quattro-ultra 195 kW (265 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	G	63100	2,0	265	7,6	171
Audi S5 Sportback TDI quattro 251 kW (341 CV) tiptronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	D	85020	3,0	341	7,1	186
Audi A6 allroad quattro 40 TDI 150 kW (204 CV) S tronic (2021)	Familiar	495	150	190	1945	5	565	4x4	D	72950	2,0	204	5,9	153
Audi A6 allroad quattro 45 TDI 180 kW (245 CV) S tronic (2021)	Familiar	495	150	190	1945	5	565	4x4	D	83100	3,0	245	6,7	175
Audi A6 allroad quattro 50 TDI 210 kW (286 CV) tiptronic (2021)	Familiar	495	150	190	1945	5	565	4x4	D	87580	3,0	286	6,7	175
Audi A6 allroad quattro 55 TFSI 250 kW (340 CV) S tronic (2021)	Familiar	495	150	190	1945	5	565	4x4	G	93090	3,0	340	8,4	192
Audi A6 Avant Advanced 40 TDI 150 kW (204 CV) S tronic (2023)	Familiar	494	146	189	1785	5	405	4x4	D	65330	2,0	204	5,4	142
Audi A6 Avant Advanced 40 TDI quattro-ultra 150 kW (204 CV) S tronic (2023)	Familiar	494	146	189	1785	5	405	4x4	D	68610	2,0	204	5,7	151
Audi A6 Avant Advanced 45 TDI quattro 180 kW (245 CV) S tronic (2023)	Familiar	494	146	189	1785	5	405	4x4	D	78720	3,0	245	6,6	172
Audi A6 Avant Advanced 45 TFSI quattro-ultra 195 kW (265 CV) S tronic (2023)	Familiar	494	146	189	1785	5	405	4x4	G	72290	2,0	265	7,8	177
Audi RS 6 Avant Performance quattro 463 kW (630 CV) tiptronic (2022)	Familiar	494	146	189	1785	5	405	4x4	G	169710	4,0	630	12,6	286
Audi RS 6 Avant TFSI quattro 441 kW (600 CV) tiptronic (2021)	Familiar	494	146	189	1785	5	405	4x4	G	151770	4,0	600	12,2	278
Audi S6 Avant TDI quattro 253 kW (344 CV) tiptronic (2021)	Familiar	494	146	189	1785	5	405	4x4	D	95880	3,0	344	7,2	189
Audi A6 40 TDI 150 kW (204 CV) S tronic (2021)	Turismo	494	145	189	1720	4	360	D	D	59810	2,0	204	5,4	141
Audi A6 40 TDI quattro-ultra 150 kW (204 CV) S tronic (2021)	Turismo	494	145	189	1720	4	360	D	D	63090	2,0	204	5,6	146
Audi A6 45 TFSI quattro-ultra 195 kW (265 CV) S tronic (2021)	Turismo	494	145	189	1720	4	360	D	G	66550	2,0	265	7,3	172
Audi A6 Advanced 45 TDI quattro 180 kW (245 CV) S tronic (2023)	Turismo	494	145	189	1720	4	360	D	D	75580	3,0	245	6,4	168
Audi S6 TDI quattro 253 kW (344 CV) tiptronic (2021)	Turismo	494	145	189	1720	4	360	D	D	92740	3,0	344	7	183
Audi A7 Sportback S line 40 TDI 150 kW (204 CV) quattro-ultra S tronic (2021)	Turismo	497	142	191	1770	5	380	D	D	83550	2,0	204	6	158
Audi A7 Sportback S line 40 TDI 150 kW (204 CV) S tronic (2021)	Turismo	497	142	191	1770	5	380	D	D	80450	2,0	204	5,9	154
Audi A7 Sportback S line 45 TDI 180 kW (245 CV) quattro S tronic (2021)	Turismo	497	142	191	1770	5	380	D	D	89980	3,0	245	6,8	178
Audi A7 Sportback S line 50 TDI 210 kW (286 CV) quattro tiptronic (2021)	Turismo	497	142	191	1770	5	380	D	D	93710	3,0	286	6,7	176
Audi RS 7 Sportback performance (2022)	Turismo	497	142	191	1770	5	380	D	G	175570	4,0	630	12,1	276
Audi RS 7 Sportback TFSI quattro (2021)	Turismo	497	142	191	1770	5	380	D	G	157820	4,0	600	12,1	274
Audi S7 Sportback TDI quattro (2021)	Turismo	497	142	191	1770	5	380	D	D	103420	3,0	344	7,2	188
Audi A8 50 TDI quattro tiptronic (2021)	Turismo	519	147	195	2095	4	390	4x4	D	112830	3,0	286	7,2	189
Audi S8 TFSI quattro tiptronic (2021)	Turismo	519	147	195	2095	4	390	4x4	G	172910	4,0	571	11,5	260
Audi A8 L 50 TDI quattro tiptronic (2021)	Turismo	532	149	195	2120	4	390	4x4	D	115850	3,0	286	7,3	190
Audi Q5 Advanced 35 TDI S tronic (2022)	Todoterreno	468	164	189	1815	5	465	D	D	55400	2,0	163	5,6	147
Audi Q5 Advanced 40 TDI quattro-ultra S tronic (2020)	Todoterreno	468	164	189	1815	5	465	D	D	60030	2,0	204	6,3	165
Audi Q5 Advanced 45 TFSI quattro-ultra S tronic (2020)	Todoterreno	468	164	189	1815	5	465	D	G	67450	2,0	265	8,4	190
Audi Q5 S line 35 TDI S tronic (2022)	Todoterreno	468	164	189	1815	5	465	D	D	57900	2,0	163	5,8	152
Audi Q5 S line 40 TDI quattro-ultra S tronic (2020)	Todoterreno	468	164	189	1815	5	465	D	D	62530	2,0	204	6,5	170
Audi Q5 S line 45 TFSI quattro-ultra S tronic (2020)	Todoterreno	468	164	189	1815	5	465	D	G	69950	2,0	265	8,6	196
Audi SQ5 TDI quattro (2020)	Todoterreno	468	164	189	1815	5	465	D	D	83810	3,0	341	8,1	212
Audi Q5 Sportback Advanced 35 TDI S tronic (2020)	Todoterreno	469	161	189	1830	5	455	D	D	58400	2,0	163	5,6	149
Audi Q5 Sportback Advanced 40 TDI quattro-ultra S tronic (2020)	Todoterreno	469	161	189	1830	5	455	D	D	63030	2,0	204	6,3	165
Audi Q5 Sportback Advanced 45 TFSI quattro-ultra S tronic (2020)	Todoterreno	469	161	189	1830	5	455	D	G	70450	2,0	265	8,4	192
Audi Q5 Sportback S line 35 TDI S tronic (2020)	Todoterreno	469	161	189	1830	5	455	D	D	60900	2,0	163	5,8	152
Audi Q5 Sportback S line 40 TDI quattro-ultra S tronic (2020)	Todoterreno	469	161	189	1830	5	455	D	D	65530	2,0	204	6,5	170
Audi Q5 Sportback S line 45 TFSI quattro-ultra S tronic (2020)	Todoterreno	469	161	189	1830	5	455	D	G	72950	2,0	265	8,7	197
Audi SQ5 Sportback TDI quattro (2020)	Todoterreno	469	161	189	1830	5	455	D	D	86810	3,0	341	8,1	212
Audi Q7 45 TDI quattro tiptronic 5 plazas (2019)	Todoterreno	506	174	197	2250	5	650	4x4	D	74460	3,0	231	8	209
Audi Q7 45 TDI quattro tiptronic 7 plazas (2019)	Todoterreno	506	174	197	2250	5	650	4x4	D	76585	3,0	231	8,1	212
Audi Q7 50 TDI quattro tiptronic 5 plazas (2019)	Todoterreno	506	174	197	2250	5	650	4x4	D	81730	3,0	286	8	209
Audi Q7 50 TDI quattro tiptronic 7 plazas (2019)	Todoterreno	506	174	197	2250	5	650	4x4	D	83855	3,0	286	8,1	213
Audi Q8 S line 45 TDI (2023)	Todoterreno	499	170	200	2175	5	605	4x4	D	98495	3,0	231	8,1	213
Audi Q8 S line 50 TDI (2023)	Todoterreno	499	170	200	2175	5	605	4x4	D	101995	3,0	286	8,2	214
Audi Q8 S line 55 TFSI (2023)	Todoterreno	499	170	200	2175	5	605	4x4	G	102995	3,0	340	10,4	236
BMW 220i Active Tourer (2021)	Monovolumen	439	158	182	1545	5	406	4x4	H	42100	1,5	170	5,8	131
BMW 220d Coupé (2021)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	D	49300	2,0	190	4,6	121
BMW 318d Berlina (2022)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	T	D	45600	2,0	150	4,8	127
BMW 320d Berlina (2022)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	T	D	48150	2,0	190	4,8	127
BMW M340d xDrive Berlina (2022)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	T	D	76600	3,0	340	5,9	154
BMW M340i xDrive Berlina (2022)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	T	G	77000	3,0	374	7,8	177
BMW 318d sDrive Touring (2022)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	D	49050	2,0	150	5	132
BMW 320d sDrive Touring (2022)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	D	51350	2,0	190	5	132
BMW 320d xDrive Touring (2022)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	D	53900	2,0	190	5,3	139
BMW M340d xDrive Touring (2022)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	D	80100	3,0	340	6	157
BMW M340i xDrive Touring (2022)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	G	80500	3,0	374	8,1	182
BMW 420d Cabrio (2020)	Descapotable	477	138	185	1765	2	385	4x4	D	62300	2,0	190	4,9	127
BMW M440d xDrive Cabrio (2021)	Descapotable	477	138	185	1765	2	385	4x4	D	87700	3,0	340	6	157
BMW M440i Cabrio (2021)	Descapotable	477	138	185	1765	2	385	4x4	G	85050	3,0	374	7,7	175
BMW M440i xDrive Cabrio (2020)	Descapotable	477	138	185	1765	2	385	4x4	G	88000	3,0	374	7,8	177
BMW 420d Coupé (2020)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	D	54450	2,0	190	4,6	120
BMW 430d xDrive Coupé (2021)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	D	67100	3,0	286	5,2	137
BMW M440d xDrive Coupé (2021)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	D	82500	3,0	340	5,7	150
BMW M440i Coupé (2021)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	G	78500	3,0	374	7,4	167
BMW M440i xDrive Coupé (2020)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	G	80800	3,0	374	7,5	170
BMW 420d Gran Coupé (2021)	Turismo	478	144	185	1695	5	470	4x4	D	55850	2,0	190	4,8	126
BMW 430d xDrive Gran Coupé (2021)	Turismo	478	144	185	1695	5	470	4x4	D	68300	3,0	286	5,5	145
BMW M440i Gran Coupé (2021)	Turismo	478	144	185	1695	5	470	4x4	G	79550	3,0	374	7,6	172
BMW M440i xDrive Gran Coupé (2021)	Turismo	478	144	185	1695	5	470	4x4	G	81850	3,0	374	8	181
BMW 520d (2023)	Turismo	506	152	190	1800	4	520	T	D	60050	2,0	197	5,1	134
BMW 520d xDrive (2023)	Turismo	506	152	190	1800	4	520	T	D	62600	2,0	197	5,5	144
BMW 520i (2023)	Turismo	506	152	190	1800	4	520	T	H	60150	2,0	208	5,8	130
BMW 520d Touring (2020)	Familiar	496	150	187	1790	5	430	4x4	D	63750	2,0	190	5,1	134
BMW 520d xDrive Touring (2020)	Familiar	496	150	187	1790	5	430	4x4	D	66300	2,0	190	5,4	140
BMW 520i Touring (2020)	Familiar	496	150	187	1790	5	430	4x4	G	60700	2,0	184	6,7	152
BMW 530d xDrive Touring (2020)	Familiar	496	150	187	1790	5	430	4x4	D	77400	3,0	286	5,8	152
BMW 620d Gran Turismo (2020)	Turismo	509	154	190	1860	5	600	4x4	D	66550	2,0	190	5,5	143
BMW 620d xDrive Gran Turismo (2020)	Turismo	509	154	190	1860	5	600	4x4	D	69050	2,0	190	5,8	151
BMW 630d Gran Turismo (2020)	Turismo	509	154	190	1860	5	600	4x4	D	77450	3,0	286	5,7	150
BMW 630d xDrive Gran Turismo (2020)	Turismo	509	154	190	1860	5	600	4x4	D	79950	3,0	286	6	156
BMW 630i Gran Turismo (2020)	Turismo	509	154	190	1860	5	600	4x4	G	71100	2,0	258	7	159
BMW 640d xDrive Gran Turismo (2020)	Turismo	509	154	190	1860	5	600	4x4	D	85050	3,0	340	6,2	163
BMW 640i Gran Turismo (2020)	Turismo	509	154	190	1860	5	600	4x4	G	83950	3,0	333	7,7	175
BMW 640i xDrive Gran Turismo (2020)	Turismo	509	154	190	1860	5	600	4x4	G	85800	3,0	333	8,2	187

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
BMW 740d xDrive (2022)	Turismo	539	154	195	2255	4	525	4x4	D	118300	3,0	299	6,1	160
BMW 840d xDrive Cabrio M Sport (2022)	Descapotable	485	135	190	1915	2	350	T	D	133100	3,0	340	6,7	175
BMW 840d xDrive Coupé M Sport (2022)	Coupe	485	135	190	1805	2	420	T	D	124800	3,0	340	6,5	170
BMW 840d xDrive Gran Coupé M Sport (2022)	Turismo	508	141	193	1890	4	440	T	D	121750	3,0	340	6,7	174
BMW X1 sDrive20i (2022)	Todoterreno	450	162	185	1575	5	490	4x4	H	45550	1,5	170	5,9	133
BMW X1 xDrive20d (2022)	Todoterreno	450	162	185	1575	5	490	4x4	H	47600	2,0	163	4,8	127
BMW X2 sDrive20i (2023)	Todoterreno	455	158	185	1645	5	515	4x4	H	47100	1,5	170	6	136
BMW X3 M40d xDrive (2021)	Todoterreno	471	167	189	1875	5	450	T	D	82000	3,0	340	6,6	173
BMW X3 M40i xDrive (2021)	Todoterreno	471	167	189	1875	5	450	T	G	81500	3,0	360	8,8	200
BMW X3 sDrive18d xLine (2021)	Todoterreno	471	167	189	1875	5	450	T	D	55350	2,0	150	5,6	147
BMW X3 xDrive20d xLine (2021)	Todoterreno	471	167	189	1875	5	450	T	D	59900	2,0	190	5,8	151
BMW X3 xDrive20i xLine (2021)	Todoterreno	471	167	189	1875	5	450	T	G	57250	2,0	184	7,6	172
BMW X3 xDrive30d xLine (2021)	Todoterreno	471	167	189	1875	5	450	T	D	67200	3,0	286	6,2	162
BMW X4 M40d (2021)	Todoterreno	475	162	192	1875	5	525	4x4	D	84850	3,0	340	6,6	171
BMW X4 M40i (2021)	Todoterreno	475	162	192	1875	5	525	4x4	G	84350	3,0	360	8,7	198
BMW X4 xDrive20d xLine (2021)	Todoterreno	475	162	192	1875	5	525	4x4	D	63600	2,0	190	5,7	149
BMW X4 xDrive20i xLine (2021)	Todoterreno	475	162	192	1875	5	525	4x4	G	60400	2,0	184	7,5	170
BMW X4 xDrive30d xLine (2021)	Todoterreno	475	162	192	1875	5	525	4x4	D	71450	3,0	286	6,1	161
BMW X5 M Competition (2023)	Todoterreno	494	176	200	2240	5	0	4x4	G	176200	4,4	625	12,9	291
BMW X5 M60i xDrive (2023)	Todoterreno	494	176	200	2240	5	0	4x4	G	120400	4,4	530	11,6	261
BMW X5 xDrive30d (2023)	Todoterreno	494	176	200	2240	5	0	4x4	D	86800	3,0	298	7,1	186
BMW X5 xDrive30d 7 plazas (2023)	Todoterreno	494	176	200	2240	5	0	4x4	D	94614	3,0	298	7,3	191
BMW X5 xDrive40d (2023)	Todoterreno	494	176	200	2240	5	0	4x4	D	93600	3,0	352	7,3	190
BMW X5 xDrive40i (2023)	Todoterreno	494	176	200	2240	5	0	4x4	H	90100	3,0	381	8,5	193
BMW X5 xDrive40i 7 plazas (2023)	Todoterreno	494	176	200	2240	5	0	4x4	H	97914	3,0	381	8,8	198
BMW X6 M Competition (2023)	Todoterreno	495	170	200	2240	5	580	4x4	G	180500	4,4	625	12,7	288
BMW X6 M60i xDrive (2023)	Todoterreno	495	170	200	2240	5	580	4x4	G	125900	4,4	530	11,4	259
BMW X6 xDrive30d M Sport (2023)	Todoterreno	495	170	200	2240	5	580	4x4	D	96800	3,0	298	7	184
BMW X6 xDrive40d M Sport (2023)	Todoterreno	495	170	200	2240	5	580	4x4	D	103600	3,0	352	7,3	191
BMW X6 xDrive40i M Sport (2023)	Todoterreno	495	170	200	2240	5	580	4x4	H	100300	3,0	381	8,5	192
BMW X7 M60i xDrive (2022)	Todoterreno	518	184	200	2490	5	750	4x4	G	142350	4,4	530	12,1	274
BMW X7 xDrive40d (2022)	Todoterreno	518	184	200	2490	5	750	4x4	D	113200	3,0	352	7,7	203
BMW X7 xDrive40i (2022)	Todoterreno	518	184	200	2490	5	750	4x4	H	111550	3,0	381	9,6	217
Citroën C5 Aircross E Series Mild Hybrid 130 Automática (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	H	43850	1,2	136	5,7	129
Citroën C5 Aircross Max Mild Hybrid 130 Automática (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	H	41650	1,2	136	5,7	127
Citroën C5 Aircross Plus Mild Hybrid 130 Automática (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	H	40225	1,2	136	5,6	127
Citroën C5 Aircross You Mild Hybrid 130 Automática (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	H	37375	1,2	136	5,7	128
CUPRA León 5p 1.5 eTSI 110 kW (150 CV) DSG (2022)	Turismo	440	144	180	1395	5	270	D	G	34870	1,5	150	6	136
CUPRA León Sportstourer 1.5 eTSI 110 kW (150 CV) DSG (2022)	Familiar	466	144	180	1441	5	470	4x4	G	36170	1,5	150	6,1	137
Dacia Duster Essential TCe ECO-G 74 kW (100 CV) 4X2 (2021)	Todoterreno	434	169	180	1331	5	411	4x4	L	18948	1,0	101	4,3	126
Dacia Duster Expression TCe ECO-G 74 kW (100 CV) 4X2 (2022)	Todoterreno	434	169	180	1331	5	411	4x4	L	19890	1,0	101	4,4	126
Dacia Duster Extreme TCe ECO-G 74 kW (100 CV) 4X2 (2023)	Todoterreno	434	169	180	1331	5	411	4x4	L	21740	1,0	101	4,4	127
Dacia Duster Journey GO TCe ECO-G 74 kW (100 CV) 4X2 (2022)	Todoterreno	434	169	180	1331	5	411	4x4	L	21440	1,0	101	4,4	126
Dacia Duster Essential ECO-G 100 (2024)	Todoterreno	434	166	181		5	0	4x4	L	19290	1,0	101		
Dacia Duster Expression ECO-G 100 (2024)	Todoterreno	434	166	181		5	0	4x4	L	21390	1,0	101		
Dacia Duster Expression Hybrid 140 (2024)	Todoterreno	434	166	181		5	0	4x4	H	26290	1,6	140		
Dacia Duster Expression TCe 130 4x2 (2024)	Todoterreno	434	166	181		5	0	4x4	G	22890	1,2	131		
Dacia Duster Expression TCe 130 4x4 (2024)	Todoterreno	434	166	181		5	0	4x4	G	25090	1,2	131		
Dacia Duster Extreme ECO-G 100 (2024)	Todoterreno	434	166	181		5	0	4x4	L	22890	1,0	101		
Dacia Duster Extreme Hybrid 140 (2024)	Todoterreno	434	166	181		5	0	4x4	H	27790	1,6	140		
Dacia Duster Extreme TCe 130 4x2 (2024)	Todoterreno	434	166	181		5	0	4x4	G	24390	1,2	131		
Dacia Duster Extreme TCe 130 4x4 (2024)	Todoterreno	434	166	181		5	0	4x4	G	26590	1,2	131		
Dacia Duster Journey ECO-G 100 (2024)	Todoterreno	434	166	181		5	0	4x4	L	22890	1,0	101		
Dacia Duster Journey Hybrid 140 (2024)	Todoterreno	434	166	181		5	0	4x4	H	27790	1,6	140		
Dacia Duster Journey TCe 130 4x2 (2024)	Todoterreno	434	166	181		5	0	4x4	G	24390	1,2	131		
Dacia Jogger ECO-G 74 kW (100 CV) Essential 5 plazas (2021)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	L	18640	1,0	101	4,3	118
Dacia Jogger ECO-G 74 kW (100 CV) Expression 5 plazas (2022)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	L	20150	1,0	101	4,3	118
Dacia Jogger ECO-G 74 kW (100 CV) Expression 7 plazas (2022)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	L	21050	1,0	101	4,3	119
Dacia Jogger ECO-G 74 kW (100 CV) Extreme Go 5 plazas (2022)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	L	21800	1,0	101	4,3	118
Dacia Jogger ECO-G 74 kW (100 CV) Extreme Go 7 plazas (2022)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	L	22700	1,0	101	4,4	119
Dacia Jogger Hybrid 140 Expression 5 plazas (2023)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	H	25050	1,6	140	4,7	105
Dacia Jogger Hybrid 140 Expression 7 plazas (2023)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	H	25950	1,6	140	4,8	107
Dacia Jogger Hybrid 140 Extreme 5 plazas (2023)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	H	26700	1,6	140	4,7	105
Dacia Jogger Hybrid 140 Extreme 7 plazas (2023)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	H	27600	1,6	140	4,8	107
Dacia Sandero Essential 74 kW (100 CV) ECO-G (2020)	Turismo	409	150	185	1127	5	328	D	L	13790	1,0	101	3,6	105
Dacia Sandero Expression 74 kW (100 CV) ECO-G (2022)	Turismo	409	150	185	1127	5	328	D	L	14640	1,0	101	3,7	106
Dacia Sandero Stepway Essential 74 kW (100 CV) ECO-G (2020)	Turismo	410	154	185	1152	5	328	D	L	15320	1,0	101	4	114
Dacia Sandero Stepway Expression 74 kW (100 CV) ECO-G (2022)	Turismo	410	154	185	1152	5	328	D	L	16220	1,0	101	4	114
Dacia Sandero Stepway Extreme Go 74 kW (100 CV) ECO-G (2023)	Turismo	410	154	185	1152	5	328	D	L	18020	1,0	101	4	114
DR 3.0 GLP (2023)	Todoterreno	417	157	176		5	344	D	L	20400	1,5	114	5,2	155
DR 4.0 GLP (2022)	Todoterreno	432	167	183		5	340	D	L	21400	1,5	114	5,5	158
DR 5.0 GLP (2022)	Todoterreno	432	167	183		5	340	D	L	23400	1,5	114	5,5	158
DR 5.0 Turbo CVT GLP (2022)	Todoterreno	432	167	183		5	340	D	L	27400	1,5	150	5,4	160
DR 6.0 Turbo CVT GLP (2022)	Todoterreno	450	174	184		5	380	D	L	31400	1,5	150	5,4	160
DR 7.0 Turbo DCT GLP (2023)	Todoterreno	470	171	186		5		D	L	34400	1,5	154	5,6	160
EVO 3 1.5 GLP (2023)	Turismo	414	157	175		5	0	D	L	19400	1,5	107	4,7	135
EVO 4 1.6 GLP (2023)	Todoterreno	433	164	177		5	0	D	L	21900	1,6	106	5,2	152
EVO 5 1.5 Turbo GLP (2023)	Todoterreno	433	164	182		5	0	D	L	22700	1,5	120	5,2	162
Fiat 500 1.0 Hybrid 51 kW (70 CV) (2022)	Turismo	357	149	163	940	3	165	D	G	16750	1,0	69	4,6	105
Fiat 500 Dolcevita 1.0 Hybrid 51 kW (70 CV) (2022)	Turismo	357	149	163	940	3	165	D	G	19250	1,0	69	4,6	105
Fiat 500C 1.0 Hybrid 51 kW (70 CV) (2022)	Descapotable	357	149	163		2	185	D	G	19750	1,0	69	4,7	107
Fiat 500C Dolcevita 1.0 Hybrid 51 kW (70 CV) (2022)	Descapotable	357	149	163		2	185	D	G	22250	1,0	69	4,7	108
Fiat 500X 1.5 Hybrid 97 kW (130 CV) DDCT (2023)	Todoterreno	426	158	180		5	350	4x4	G	27700	1,5	131	5,9	122
Fiat 500X 1.5 Hybrid 97 kW (130 CV) DDCT Dolcevita (2023)	Todoterreno	426	158	180		5	350	4x4	G	30700	1,5	131	5,4	123
Fiat 500X 1.5 Hybrid 97 kW (130 CV) DDCT Dolcevita Sport (2023)	Todoterreno	426	158	180		5	350	4x4	G	34700	1,5	131	5,8	130
Fiat 500X 1.5 Hybrid 97 kW (130 CV) DDCT Sport (2023)	Todoterreno	426	158	180		5	350	4x4	G	31700	1,5	131	5,7	129
Fiat Panda Cross 1.0 Hybrid 51 kW (70 CV) (2022)	Turismo	371	161	166	1055	5	225	D	G	17550	1,0	69	4,9	112
Fiat Panda 1.0 Hybrid 51 kW (70 CV) (2021)	Turismo	365	155	164	1055	5	225	D	G	14550	1,0	69	4,8	108
Fiat Tipo 5p 1.5 Hybrid 96 kW (130 CV) DCT (2022)	Turismo	437	150	179	1390	5	440	D	G	27600	1,5	131	5,1	115
Fiat Tipo Cross 1.5 Hybrid 96 kW (130 CV) DCT (2022)	Turismo	439	156	180	1410	5	440	D	G	31600	1,5	131	5,3	119
Fiat Tipo SW 1.5 Hybrid 96 kW (130 CV) DCT (2022)	Familiar	457	151	179	1420	5	550	D	G	29100	1,5	131	5,2	117
Fiat Tipo SW Cross 1.5 Hybrid 96 kW (130 CV) DCT (2022)	Familiar	458	155	180	1440	5	550	D	G	33100	1,5	131	5,3	120
Ford Focus Active Berlina 1.0 EcoBoost MHEV 114 kW (155 CV) (2022)	Turismo	440	150	184	1330	5	392	D	G	32552	1,0	155	5,2	118

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado
Cil: Cilindrada (l) / **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Ford Focus Active Berlina 1.0 EcoBoost MHEV 114 kW (155 CV) Powershift (2022)	Turismo	440	150	184	1330	5	392	D	G	35434	1,0	155	5,5	125
Ford Focus Active Berlina 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) (2022)	Turismo	440	150	184	1330	5	392	D	G	32590	1,0	125	5,4	123
Ford Focus Active Berlina 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) Powershift (2022)	Turismo	440	150	184	1330	5	392	D	G	34234	1,0	125	5,7	129
Ford Focus Active X Berlina 1.0 EcoBoost MHEV 114 kW (155 CV) (2022)	Turismo	440	150	184	1330	5	392	D	G	33690	1,0	155	5,2	118
Ford Focus Active X Berlina 1.0 EcoBoost MHEV 114 kW (155 CV) Powershift (2022)	Turismo	440	150	184	1330	5	392	D	G	36593	1,0	155	5,5	125
Ford Focus Active X Berlina 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) (2022)	Turismo	440	150	184	1330	5	392	D	G	33785	1,0	125	5,4	123
Ford Focus Active X Berlina 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) Powershift (2022)	Turismo	440	150	184	1330	5	392	D	G	35390	1,0	125	5,7	129
Ford Focus Active Sportbreak 1.0 EcoBoost MHEV 114 kW (155 CV) (2022)	Familiar	469	154	184	1394	5	635	D	G	33636	1,0	155	5,3	120
Ford Focus Active Sportbreak 1.0 EcoBoost MHEV 114 kW (155 CV) Powershift (2022)	Familiar	469	154	184	1394	5	635	D	G	36595	1,0	155	5,6	126
Ford Focus Active Sportbreak 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) (2022)	Familiar	469	154	184	1394	5	635	D	G	33709	1,0	125	5,5	125
Ford Focus Active Sportbreak 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) Powershift (2022)	Familiar	469	154	184	1394	5	635	D	G	35348	1,0	125	5,8	131
Ford Focus Active X Sportbreak 1.0 EcoBoost MHEV 114 kW (155 CV) (2022)	Familiar	469	154	184	1394	5	635	D	G	34738	1,0	155	5,3	120
Ford Focus Active X Sportbreak 1.0 EcoBoost MHEV 114 kW (155 CV) Powershift (2022)	Familiar	469	154	184	1394	5	635	D	G	37740	1,0	155	5,6	126
Ford Focus Active X Sportbreak 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) (2022)	Familiar	469	154	184	1394	5	635	D	G	34855	1,0	125	5,5	125
Ford Focus Active X Sportbreak 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) Powershift (2022)	Familiar	469	154	184	1394	5	635	D	G	36493	1,0	125	5,8	131
Ford Focus Berlina ST-Line 1.0 EcoBoost MHEV 114 kW (155 CV) (2022)	Turismo	439	145	183	1330	5	358	D	G	32234	1,0	155	5,2	117
Ford Focus Berlina ST-Line 1.0 EcoBoost MHEV 114 kW (155 CV) Powershift (2022)	Turismo	439	145	183	1330	5	358	D	G	35109	1,0	155	5,3	121
Ford Focus Berlina ST-Line 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) (2022)	Turismo	439	145	183	1330	5	358	D	G	31034	1,0	125	5,3	119
Ford Focus Berlina ST-Line 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) Powershift (2022)	Turismo	439	145	183	1330	5	358	D	G	33909	1,0	125	5,5	125
Ford Focus Berlina ST-Line X 1.0 EcoBoost MHEV 114 kW (155 CV) (2022)	Turismo	439	145	183	1330	5	358	D	G	33384	1,0	155	5,2	118
Ford Focus Berlina ST-Line X 1.0 EcoBoost MHEV 114 kW (155 CV) Powershift (2022)	Turismo	439	145	183	1330	5	358	D	G	36265	1,0	155	5,4	121
Ford Focus Berlina ST-Line X 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) (2022)	Turismo	439	145	183	1330	5	358	D	G	32184	1,0	125	5,3	120
Ford Focus Berlina ST-Line X 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) Powershift (2022)	Turismo	439	145	183	1330	5	358	D	G	35065	1,0	125	5,5	125
Ford Focus Sportbreak ST-Line 1.0 EcoBoost MHEV 114 kW (155 CV) (2022)	Familiar	467	149	183	1394	5	593	D	G	33311	1,0	155	5,3	120
Ford Focus Sportbreak ST-Line 1.0 EcoBoost MHEV 114 kW (155 CV) Powershift (2022)	Familiar	467	149	183	1394	5	593	D	G	36257	1,0	155	5,5	124
Ford Focus Sportbreak ST-Line 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) (2022)	Familiar	467	149	183	1394	5	593	D	G	33396	1,0	125	5,4	123
Ford Focus Sportbreak ST-Line 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) Powershift (2022)	Familiar	467	149	183	1394	5	593	D	G	35009	1,0	125	5,7	128
Ford Focus Sportbreak ST-Line X 1.0 EcoBoost MHEV 114 kW (155 CV) (2022)	Familiar	467	149	183	1394	5	593	D	G	34413	1,0	155	5,3	120
Ford Focus Sportbreak ST-Line X 1.0 EcoBoost MHEV 114 kW (155 CV) Powershift (2022)	Familiar	467	149	183	1394	5	593	D	G	37403	1,0	155	5,5	124
Ford Focus Sportbreak ST-Line X 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) (2022)	Familiar	467	149	183	1394	5	593	D	G	34526	1,0	125	5,4	123
Ford Focus Sportbreak ST-Line X 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) Powershift (2022)	Familiar	467	149	183	1394	5	593	D	G	36115	1,0	125	5,7	128
Ford Kuga ST-Line 2.5 FHEV 140 kW (190 CV) (2021)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	H	41741	2,5	190	5,4	124
Ford Kuga ST-Line 2.5 FHEV 140 kW (190 CV) AWD (2021)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	H	43878	2,5	190	5,7	131
Ford Kuga ST-Line X 2.5 FHEV 140 kW (190 CV) (2021)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	H	45464	2,5	190	5,5	127
Ford Kuga ST-Line X 2.5 FHEV 140 kW (190 CV) AWD (2021)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	H	47515	2,5	190	5,8	132
Ford Kuga ST-Line X Graphite Tech 2.5 FHEV 140 kW (190 CV) (2023)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	H	49048	2,5	190	5,6	128
Ford Kuga ST-Line X Graphite Tech 2.5 FHEV 140 kW (190 CV) AWD (2023)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	H	51099	2,5	190	5,8	133
Ford Kuga Vignale 2.5 FHEV 140 kW (190 CV) (2021)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	H	46157	2,5	190	5,5	125
Ford Kuga Vignale 2.5 FHEV 140 kW (190 CV) AWD (2021)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	H	48128	2,5	190	5,7	131
Ford Kuga Active 2.5 FHEV 180 CV (2024)	Todoterreno	462	165	188	1526	5	412	4x4	H	42388	2,5	179	5,4	124
Ford Kuga Active 2.5 FHEV 183 CV AWD (2024)	Todoterreno	462	165	188	1526	5	412	4x4	H	44572	2,5	184	5,8	132
Ford Kuga Active X 2.5 FHEV 180 CV (2024)	Todoterreno	462	165	188	1526	5	412	4x4	H	46379	2,5	179	5,5	125
Ford Kuga Active X 2.5 FHEV 183 CV AWD (2024)	Todoterreno	462	165	188	1526	5	412	4x4	H	48563	2,5	184	5,8	133
Ford Kuga ST-Line 2.5 FHEV 180 CV (2024)	Todoterreno	462	165	188	1526	5	412	4x4	H	42262	2,5	179	5,3	122
Ford Kuga ST-Line 2.5 FHEV 183 CV AWD (2024)	Todoterreno	462	165	188	1526	5	412	4x4	H	44446	2,5	184	5,7	131
Ford Kuga ST-Line X 2.5 FHEV 180 CV (2024)	Todoterreno	462	165	188	1526	5	412	4x4	H	46253	2,5	179	5,4	123
Ford Kuga ST-Line X 2.5 FHEV 183 CV AWD (2024)	Todoterreno	462	165	188	1526	5	412	4x4	H	48438	2,5	184	5,8	132
Ford Puma ST 1.0 EcoBoost MHEV 125 kW (170 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	419	153	181	1241	5	401	D	G	37522	1,0	170	6	136
Ford Puma ST-Line 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) (2021)	Todoterreno	419	153	181	1241	5	401	D	G	28322	1,0	125	5,4	121
Ford Puma ST-Line 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) Aut. (2021)	Todoterreno	419	153	181	1241	5	401	D	G	30045	1,0	125	5,7	129
Ford Puma ST-Line X 1.0 EcoBoost MHEV 114 kW (155 CV) (2020)	Todoterreno	419	153	181	1241	5	401	D	G	30310	1,0	155	5,5	123
Ford Puma ST-Line X 1.0 EcoBoost MHEV 114 kW (155 CV) Aut. (2021)	Todoterreno	419	153	181	1241	5	401	D	G	32033	1,0	155	5,6	127
Ford Puma ST-Line X 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) (2021)	Todoterreno	419	153	181	1241	5	401	D	G	29718	1,0	125	5,4	121
Ford Puma ST-Line X 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) Aut. (2021)	Todoterreno	419	153	181	1241	5	401	D	G	31441	1,0	125	5,7	129
Ford Puma Titanium 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) (2021)	Todoterreno	419	153	181	1241	5	401	D	G	27539	1,0	125	5,4	121
Ford Puma Titanium 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) Aut. (2021)	Todoterreno	419	153	181	1241	5	401	D	G	29262	1,0	125	5,7	129
Ford Puma Vivid Ruby Edition 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) (2023)	Todoterreno	419	153	181	1241	5	401	D	G	33478	1,0	125	5,4	121
Ford Puma Vivid Ruby Edition 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	419	153	181	1241	5	401	D	G	35200	1,0	125	5,7	129
Honda Civic e:HEV Advance (2022)	Turismo	455	141	180	1480	5	404	D	H	40600	2,0	184	5	114
Honda Civic e:HEV Elegance (2022)	Turismo	455	141	180	1480	5	404	D	H	36100	2,0	184	4,7	108
Honda Civic e:HEV Sport (2022)	Turismo	455	141	180	1480	5	404	D	H	37200	2,0	184	5	113
Honda CR-V e:HEV Advance 4x4 (2023)	Todoterreno	471	167	187	1825	5	588	4x4	H	56565	2,0	184	6,7	151
Honda CR-V e:HEV Elegance 4x2 (2023)	Todoterreno	471	167	187	1825	5	588	4x4	H	51545	2,0	184	5,9	134
Honda HR-V 1.5 i-MMD Advance (2021)	Todoterreno	434	158	179	1455	5	319	D	H	37510	1,5	131	5,4	122
Honda HR-V 1.5 i-MMD Advance Style (2021)	Todoterreno	434	158	179	1455	5	319	D	H	40010	1,5	131	5,4	122
Honda HR-V 1.5 i-MMD Elegance (2021)	Todoterreno	434	158	179	1455	5	319	D	H	35010	1,5	131	5,4	122
Honda Crosstar 1.5 i-MMD (2023)	Monovolumen	411	156	173	1323	5	304	D	H	30250	1,5	122	4,8	108
Honda ZR-V Advance (2023)	Todoterreno	457	162	184	1675	5	380	D	H	47050	2,0	184	5,8	132
Honda ZR-V Sport (2023)	Todoterreno	457	162	184	1675	5	380	D	H	44950	2,0	184	5,8	131
Hyundai Bayon 1.0 T-GDi 100 CV 48V 7DCT Maxx (2021)	Todoterreno	418	150	178	1120	5	411	D	G	25705	1,0	100	5,3	119
Hyundai Bayon 1.0 T-GDi 100 CV 48V 7DCT Tecno (2021)	Todoterreno	418	150	178	1120	5	411	D	G	27965	1,0	100	5,3	121
Hyundai Bayon 1.0 T-GDi 100 CV 48V Klass (2023)	Todoterreno	418	150	178	1120	5	411	D	G	23855	1,0	100	5,2	118
Hyundai Bayon 1.0 T-GDi 100 CV 48V Maxx (2021)	Todoterreno	418	150	178	1120	5	411	D	G	24715	1,0	100	5,3	120
Hyundai Bayon 1.0 T-GDi 100 CV 48V Tecno (2021)	Todoterreno	418	150	178	1120	5	411	D	G	27465	1,0	100	5,3	121
Hyundai Bayon 1.0 T-GDi 120 CV 48V 7DCT Style (2021)	Todoterreno	418	150	178	1120	5	411	D	G	29820	1,0	120	5,3	120
Hyundai i20 1.0 T-GDi 73,5 kW (100 CV) 48V Klass (2021)	Turismo	404	144	178	1088	5	352	D	G	22565	1,0	100	5,1	115
Hyundai i20 1.0 T-GDi 73,5 kW (100 CV) 48V Tecno (2021)	Turismo	404	144	178	1088	5	352	D	G	24615	1,0	100	5,1	116
Hyundai i20 1.0 T-GDi 73,5 kW (100 CV) 7DCT 48V Klass (2020)	Turismo	404	144	178	1088	5	352	D	G	23555	1,0	100	5,2	117
Hyundai i20 1.0 T-GDi 73,5 kW (100 CV) 7DCT 48V Tecno (2020)	Turismo	404	144	178	1088	5	352	D	G	25605	1,0	100	5,2	118
Hyundai i20 1.0 T-GDi 88,2 kW (120 CV) 7DCT 48V N Line X (2023)	Turismo	404	144	178	1088	5	352	D	G	29035	1,0	120	5,3	120
Hyundai i20 1.0 T-GDi 48V 100 CV 7DCT Klass (2023)	Turismo	407	145	178	1088	5	262	D	G	24790	1,0	100	5,2	118
Hyundai i20 1.0 T-GDi 48V 100 CV 7DCT Tecno (2023)	Turismo	407	145	178	1088	5	262	D	G	26290	1,0	100	5,4	122
Hyundai i20 1.0 T-GDi 48V 100 CV Klass (2023)	Turismo	407	145	178	1088	5	262	D	G	23690	1,0	100	5,1	116
Hyundai i20 1.0 T-GDi 48V 100 CV Tecno (2023)	Turismo	407	145	178	1088	5	262	D	G	25190	1,0	100	5,3	119
Hyundai i30 5p 1.0 TGDI 48V 88 kW (120 CV) 7DCT Klass (2021)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	27495	1,0	120	5,4	118
Hyundai i30 5p 1.0 TGDI 48V 88 kW (120 CV) Klass (2021)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	26495	1,0	120	5,2	117
Hyundai i30 5p 1.0 TGDI 48V 88 kW (120 CV) Tecno (2020)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	28695	1,0	120	5,2	117
Hyundai i30 5p 1.5 TGDI 48V 118 kW (160 CV) N-Line (2020)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	30945	1,5	160	6,3	144
Hyundai i30 CW 1.0 TGDI 48V 88 kW (120 CV) Klass (2020)	Familiar	459	147	180	1316	5	602	D	G	27395	1,0	120	5,2	120
Hyundai i30 CW 1.0 TGDI 48V 88 kW (120 CV) N-Line (2021)	Familiar	459	147	180	1316	5	602	D	G	29945	1,0	120	5,8	134
Hyundai i30 Fastback 1.0 TGDI 48V 88 kW (120 CV) Klass (2020)	Turismo	446	142	180	1327	5	436	D	G	27185	1,0	120	5,3	117

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Hyundai Kona Flexx 1.0 TGDi 48V 88 kW (120 CV) (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	31240	1,0	120	5,6	126
Hyundai Kona Flexx Híbrido 1.6 GDi 104 kW (141 CV) DCT (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	H	34490	1,6	141	4,7	106
Hyundai Kona Maxx 1.0 TGDi 48V 88 kW (120 CV) (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	29740	1,0	120	5,5	124
Hyundai Kona Maxx Híbrido 1.6 GDi 104 kW (141 CV) DCT (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	H	32740	1,6	141	4,5	103
Hyundai Kona N Line 1.0 TGDi 48V 88 kW (120 CV) (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	31540	1,0	120	5,7	129
Hyundai Kona N Line Híbrido 1.6 GDi 104 kW (141 CV) DCT (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	H	34790	1,6	141	4,7	106
Hyundai Kona N Line Style Híbrido 1.6 GDi 104 kW (141 CV) DCT (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	H	40690	1,6	141	4,6	105
Hyundai Kona Tecno 1.0 TGDi 48V 88 kW (120 CV) (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	33540	1,0	120	5,5	125
Hyundai Kona Tecno Híbrido 1.6 GDi 104 kW (141 CV) DCT (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	H	36790	1,6	141	4,7	106
Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI HEV 169 kW (230 CV) 4x2 6AT Klass 7 plazas (2021)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	H	47820	1,6	230	6,4	144
Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI HEV 169 kW (230 CV) 4x2 6AT Maxx 7 plazas (2021)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	H	51520	1,6	230	6,4	145
Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI HEV 169 kW (230 CV) 4x2 6AT Tecno 7 plazas (2021)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	H	57270	1,6	230	6,7	153
Hyundai Tucson Maxx 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) (2022)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	37375	1,6	136	5	132
Hyundai Tucson Maxx 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) 4x4 DCT (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	41775	1,6	136	5,5	145
Hyundai Tucson Maxx 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) DCT (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	38975	1,6	136	5	132
Hyundai Tucson Maxx 1.6 T-GDI 48V 110 kW (150 CV) (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	34625	1,6	150	6,5	148
Hyundai Tucson Maxx Híbrido 1.6 T-GDI HEV 169 kW (230 CV) 6AT (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	H	39025	1,6	230	5,6	127
Hyundai Tucson Maxx Sky 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) (2022)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	38475	1,6	136	5,1	133
Hyundai Tucson Maxx Sky 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) DCT (2022)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	40075	1,6	136	5,3	140
Hyundai Tucson Maxx Sky 1.6 T-GDI 48V 110 kW (150 CV) (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	35725	1,6	150	6,6	149
Hyundai Tucson Maxx Sky Híbrido 1.6 T-GDI HEV 169 kW (230 CV) 6AT (2021)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	H	40125	1,6	230	5,6	127
Hyundai Tucson N Line 1.6 T-GDI 48V 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	39525	1,6	150	6,7	153
Hyundai Tucson N Line Sky 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) 4x4 DCT (2022)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	47925	1,6	136	6	157
Hyundai Tucson N Line Sky 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) DCT (2022)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	45125	1,6	136	5,5	145
Hyundai Tucson N Line Sky 1.6 T-GDI 48V 110 kW (150 CV) DCT (2022)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	42375	1,6	150	6,6	149
Hyundai Tucson N Line Sky Híbrido 1.6 T-GDI HEV 169 kW (230 CV) 6AT (2022)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	H	45825	1,6	230	5,8	131
Hyundai Tucson Style 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) 4x4 DCT (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	50475	1,6	136	6	157
Hyundai Tucson Style Híbrido 1.6 T-GDI HEV 169 kW (230 CV) 4x4 6AT (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	H	50775	1,6	230	6,4	145
Hyundai Tucson Style Híbrido 1.6 T-GDI HEV 169 kW (230 CV) 6AT (2021)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	H	47975	1,6	230	5,7	131
Hyundai Tucson Tecno 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) (2022)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	41175	1,6	136	5,1	135
Hyundai Tucson Tecno 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) DCT (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	43525	1,6	136	5,1	134
Hyundai Tucson Tecno 1.6 T-GDI 48V 110 kW (150 CV) (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	38425	1,6	150	6,6	150
Hyundai Tucson Tecno 1.6 T-GDI 48V 110 kW (150 CV) DCT (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	40775	1,6	150	6,5	146
Hyundai Tucson Tecno Híbrido 1.6 T-GDI HEV 169 kW (230 CV) 6AT (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	H	44075	1,6	230	5,7	130
Hyundai Tucson Tecno Sky 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) (2022)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	41675	1,6	136	5,2	136
Hyundai Tucson Tecno Sky 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) DCT (2021)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	44025	1,6	136	5,2	135
Hyundai Tucson Tecno Sky 1.6 T-GDI 48V 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	38925	1,6	150	6,7	151
Hyundai Tucson Tecno Sky 1.6 T-GDI 48V 110 kW (150 CV) DCT (2021)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	41275	1,6	150	6,5	147
Hyundai Tucson Tecno Sky Híbrido 1.6 T-GDI HEV 169 kW (230 CV) 6AT (2021)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	H	44575	1,6	230	5,7	130
Jaguar E-PACE 1.5 MHEV 118 kW (160 CV) Auto R-Dynamic S (2020)	Todoterreno	440	165	198	1783	5	470	D	G	58350	1,5	160	7,9	179
Jaguar E-PACE 1.5 MHEV 118 kW (160 CV) Auto R-Dynamic SE (2020)	Todoterreno	440	165	198	1783	5	470	D	G	62300	1,5	160	7,9	180
Jaguar E-PACE 2.0D MHEV 120 kW (163 CV) AWD Auto R-Dynamic S (2020)	Todoterreno	440	165	198	1783	5	470	D	D	61400	2,0	163	6,4	168
Jaguar E-PACE 2.0D MHEV 120 kW (163 CV) AWD Auto R-Dynamic SE (2020)	Todoterreno	440	165	198	1783	5	470	D	D	65200	2,0	163	6,5	170
Jaguar E-PACE 2.0D MHEV 150 kW (204 CV) AWD Auto R-Dynamic S (2020)	Todoterreno	440	165	198	1783	5	470	D	D	64500	2,0	204	6,3	166
Jaguar E-PACE 2.0D MHEV 150 kW (204 CV) AWD Auto R-Dynamic SE (2020)	Todoterreno	440	165	198	1783	5	470	D	D	68450	2,0	204	6,4	168
Jaguar F-PACE 2.0D 120 kW (163 CV) AWD Auto MHEV R-Dynamic S (2022)	Todoterreno	475	166	-	1951	5	354	4x4	D	72550	2,0	163	6,3	166
Jaguar F-PACE 2.0D 150 kW (204 CV) AWD Auto MHEV R-Dynamic S (2020)	Todoterreno	475	166	-	1951	5	354	4x4	D	75700	2,0	204	6,3	166
Jaguar F-PACE 2.0D 150 kW (204 CV) AWD Auto MHEV R-Dynamic SE (2020)	Todoterreno	475	166	-	1951	5	354	4x4	D	80600	2,0	204	6,5	170
Jaguar F-PACE 3.0D 221 kW (300 CV) AWD Auto MHEV R-Dynamic SE (2020)	Todoterreno	475	166	-	1951	5	354	4x4	D	90750	3,0	300	7,3	192
Jaguar F-PACE 5.0 V8 S/C 405 kW (550 CV) AWD Auto SVR (2020)	Todoterreno	475	166	-	1951	5	354	4x4	G	130650	5,0	551	12	274
Jaguar XE 2.0D 150 kW (204 CV) Auto MHEV R-Dynamic HSE (2020)	Turismo	468	141	185	1611	4	291	4x4	D	65100	2,0	204	5,2	136
Jaguar XE 2.0D 150 kW (204 CV) Auto MHEV R-Dynamic S (2020)	Turismo	468	141	185	1611	4	291	4x4	D	58300	2,0	204	4,9	127
Jaguar XE 2.0D 150 kW (204 CV) Auto MHEV R-Dynamic SE (2020)	Turismo	468	141	185	1611	4	291	4x4	D	60850	2,0	204	5,2	136
Jaguar XF 2.0D 150 kW (204 CV) MHEV Auto R-Dynamic HSE (2020)	Turismo	496	146	198	1735	4	344	T	D	75450	2,0	204	5,4	140
Jaguar XF 2.0D 150 kW (204 CV) MHEV Auto R-Dynamic S (2020)	Turismo	496	146	198	1735	4	344	T	D	65200	2,0	204	5	130
Jaguar XF 2.0D 150 kW (204 CV) MHEV Auto R-Dynamic SE (2020)	Turismo	496	146	198	1735	4	344	T	D	68750	2,0	204	5,2	136
Jaguar XF Sportbrake 2.0D 150 kW (204 CV) MHEV Auto R-Dynamic SE (2020)	Familiar	496	149	198	1870	5	563	T	D	69100	2,0	204	5,4	142
Jeep Avenger Altitude e-Hybrid 100 CV (2023)	Todoterreno	408	153	178	1255	5	355	D	G	27900	1,2	101	5,1	114
Jeep Avenger Longitude e-Hybrid 100 CV (2023)	Todoterreno	408	153	178	1255	5	355	D	G	25900	1,2	101	5	112
Jeep Avenger Summit e-Hybrid 100 CV (2023)	Todoterreno	408	153	178	1255	5	355	D	G	30400	1,2	101	5,1	114
Jeep Compass High Altitude 1.5 e-Hybrid 130 CV DDCT (2023)	Todoterreno	439	162	182	1575	5	420	4x4	H	42650	1,5	129	5,8	130
Jeep Compass Limited 1.5 e-Hybrid 130 CV DDCT (2022)	Todoterreno	439	162	182	1575	5	420	4x4	H	42650	1,5	129	5,9	133
Jeep Compass Longitude 1.5 e-Hybrid 130 CV DDCT (2022)	Todoterreno	439	162	182	1575	5	420	4x4	H	39350	1,5	129	5,7	128
Jeep Compass Night Eagle 1.5 e-Hybrid 130 CV DDCT (2022)	Todoterreno	439	162	182	1575	5	420	4x4	H	41350	1,5	129	5,9	133
Jeep Compass S 1.5 e-Hybrid 130 CV DDCT (2022)	Todoterreno	439	162	182	1575	5	420	4x4	H	45650	1,5	129	5,8	130
Jeep Renegade Limited 1.5 e-Hybrid 130 CV DDCT (2022)	Todoterreno	424	167	181	1395	5	330	4x4	H	34100	1,5	129	5,8	131
Jeep Renegade Longitude 1.5 e-Hybrid 130 CV DDCT (2022)	Todoterreno	424	167	181	1395	5	330	4x4	H	32100	1,5	129	5,7	129
KIA Ceed 5p Concept 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) iMT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	D	26950	1,6	136	4,4	115
KIA Ceed 5p Drive 1.0 T-GDi MHEV 88 kW (120 CV) DCT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	28050	1,0	120	5,4	123
KIA Ceed 5p Drive 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) iMT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	D	28400	1,6	136	4,4	115
KIA Ceed 5p GT Line 1.5 T-GDi MHEV 117 kW (160 CV) DCT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	34100	1,5	160	5,7	130
KIA Ceed 5p GT Line 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) 7DCT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	D	34900	1,6	136	4,7	123
KIA Ceed 5p GT Line 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) iMT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	D	33300	1,6	136	4,5	119
KIA Ceed 5p Style Edition 1.0 T-GDi MHEV 88 kW (120 CV) DCT (2023)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	30600	1,0	120	5,6	126
KIA Ceed 5p Tech 1.0 T-GDi MHEV 88 kW (120 CV) DCT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	30350	1,0	120	5,6	126
KIA Ceed 5p Tech 1.5 T-GDi MHEV 117 kW (160 CV) DCT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	31500	1,5	160	5,7	129
KIA Ceed 5p Tech 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) DCT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	D	32300	1,6	136	4,6	121
KIA Ceed 5p Tech 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) iMT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	D	30700	1,6	136	4,5	118
KIA ProCeed GT Line 1.5 T-GDi MHEV 117 kW (160 CV) DCT (2021)	Familiar	461	142	180	1375	5	594	D	G	36175	1,5	160	5,7	129
KIA Ceed Tourer Concept 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) iMT (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	D	28050	1,6	136	4,4	116
KIA Ceed Tourer Drive 1.0 T-GDi MHEV 88 kW (120 CV) DCT (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	G	29150	1,0	120	5,4	123
KIA Ceed Tourer Drive 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) iMT (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	D	29500	1,6	136	4,4	116
KIA Ceed Tourer GT Line 1.5 T-GDi MHEV 117 kW (160 CV) DCT (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	G	35200	1,5	160	5,8	131
KIA Ceed Tourer GT Line 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) DCT (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	D	36000	1,6	136	4,7	124
KIA Ceed Tourer GT Line 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) iMT (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	D	34400	1,6	136	4,6	120
KIA Ceed Tourer Style Edition 1.0 T-GDi MHEV 88 kW (120 CV) DCT (2023)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	G	31575	1,0	120	5,6	128
KIA Ceed Tourer Tech 1.0 T-GDi MHEV 88 kW (120 CV) DCT (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	G	31450	1,0	120	5,6	128
KIA Ceed Tourer Tech 1.5 T-GDi MHEV 117 kW (160 CV) DCT (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	G	32600	1,5	160	5,7	130
KIA Ceed Tourer Tech 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) DCT (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	D	33400	1,6	136	4,7	123
KIA Ceed Tourer Tech 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) iMT (2022)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	D	31800	1,6	136	4,5	119
KIA Niro 1.6 HEV Concept (2022)	Todoterreno	442	155	183	1474	5	348	D	H	31610	1,6	141	4,4	100

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado
Cil: Cilindrada (l) / **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
KIA Niro 1.6 HEV Drive (2022)	Todoterreno	442	155	183	1474	5	348	D	H	35310	1,6	141	4,4	101
KIA Niro 1.6 HEV Emotion (2022)	Todoterreno	442	155	183	1474	5	348	D	H	37810	1,6	141	4,6	105
KIA Sorento 1.6 T-GDi HEV Black Edition 4x2 7 plazas (2022)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	H	58325	1,6	230	6,7	151
KIA Sorento 1.6 T-GDi HEV Black Edition 4x4 7 plazas (2022)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	H	62639	1,6	230	7,4	167
KIA Sorento 1.6 T-GDi HEV Drive 4x2 7 plazas (2020)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	H	50825	1,6	230	6,7	151
KIA Sorento 1.6 T-GDi HEV Emotion 4x2 7 plazas (2020)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	H	54625	1,6	230	6,7	151
KIA Sorento 1.6 T-GDi HEV Emotion 4x4 7 plazas (2020)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	H	58935	1,6	230	7,4	167
KIA Sorento 1.6 T-GDi HEV Plus Edition 4x2 7 plazas (2023)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	H	55425	1,6	230	6,7	151
KIA Sorento 1.6 T-GDi HEV Plus Edition 4x4 7 plazas (2023)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	H	59735	1,6	230	7,4	167
KIA Sportage 30 Aniversario 1.6 T-GDI MHEV 110 kW (150 CV) 4x2 (2023)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	G	39925	1,6	150	6,6	151
KIA Sportage Drive 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	D	39275	1,6	136	4,9	129
KIA Sportage Drive 1.6 T-GDI MHEV 110 kW (150 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	G	35875	1,6	150	6,5	148
KIA Sportage Drive HEV 1.6 T-GDI 169 kW (230 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	H	40925	1,6	230	5,6	126
KIA Sportage GT-line 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) 7DCT 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	D	49375	1,6	136	5,2	137
KIA Sportage GT-line 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) 7DCT 4x4 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	D	52975	1,6	136	5,8	152
KIA Sportage GT-line 1.6 T-GDI MHEV 110 kW (150 CV) 7DCT 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	G	45975	1,6	150	6,6	149
KIA Sportage GT-line 1.6 T-GDI MHEV 132 kW (180 CV) 7DCT 4x4 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	G	52725	1,6	180	7,1	162
KIA Sportage GT-line HEV 1.6 T-GDI 169 kW (230 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	H	48925	1,6	230	5,8	132
KIA Sportage GT-line HEV 1.6 T-GDI 169 kW (230 CV) 4x4 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	H	52525	1,6	230	6,4	146
KIA Sportage Tech 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	D	42175	1,6	136	5	131
KIA Sportage Tech 1.6 T-GDI MHEV 110 kW (150 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	G	38775	1,6	150	6,6	150
KIA Sportage Tech 1.6 T-GDI MHEV 110 kW (150 CV) 7DCT 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	G	40875	1,6	150	6,4	146
KIA Sportage Tech HEV 1.6 T-GDI 169 kW (230 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	H	43825	1,6	230	5,7	129
KIA Sportage Tech HEV 1.6 T-GDI 169 kW (230 CV) 4x4 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	H	46725	1,6	230	6,3	144
KIA Stonic 1.0 T-GDi MHEV 88 kW (120 CV) Drive DCT (2021)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	27050	1,0	120	5,3	121
KIA Stonic 1.0 T-GDi MHEV 88 kW (120 CV) GT Line DCT (2020)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	28625	1,0	120	5,7	129
KIA Stonic 1.0 T-GDi MHEV iMT 74 kW (100 CV) Concept (2021)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	22550	1,0	101	5,4	122
KIA Stonic 1.0 T-GDi MHEV iMT 74 kW (100 CV) Drive (2021)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	24725	1,0	101	5,4	122
KIA Stonic 1.0 T-GDi MHEV iMT 74 kW (100 CV) GT Line (2020)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	26300	1,0	101	5,7	128
KIA Stonic 1.0 T-GDi MHEV iMT 74 kW (100 CV) Style Edition (2023)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	25350	1,0	101	5,6	128
KIA Stonic 1.0 T-GDi MHEV iMT 88 kW (120 CV) Drive (2021)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	25450	1,0	120	5,2	119
KIA Stonic 1.0 T-GDi MHEV iMT 88 kW (120 CV) GT Line (2020)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	27025	1,0	120	5,6	127
KIA XCeed Concept 1.6 Diesel MHEV iMT 100 kW (136 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	D	28900	1,6	136	4,9	128
KIA XCeed Drive 1.5 T-GDi MHEV iMT 118 kW (160 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	28600	1,5	160	6	136
KIA XCeed Drive 1.6 Diesel MHEV iMT 100 kW (136 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	D	29800	1,6	136	4,9	129
KIA XCeed GT-Line 1.5 T-GDi MHEV 117 kW (160 CV) DCT (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	35300	1,5	160	6,2	140
KIA XCeed GT-Line 1.5 T-GDi MHEV iMT 118 kW (160 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	33700	1,5	160	6,3	143
KIA XCeed GT-Line 1.6 Diesel MHEV 100 kW (136 CV) DCT (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	D	36500	1,6	136	5,1	133
KIA XCeed GT-Line 1.6 Diesel MHEV iMT 100 kW (136 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	D	34900	1,6	136	5	132
KIA XCeed Tech 1.5 T-GDi MHEV 117 kW (160 CV) DCT (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	32500	1,5	160	6,1	139
KIA XCeed Tech 1.5 T-GDi MHEV iMT 118 kW (160 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	30900	1,5	160	6,3	142
KIA XCeed Tech 1.6 Diesel MHEV 100 kW (136 CV) DCT (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	D	33700	1,6	136	5	130
KIA XCeed Tech 1.6 Diesel MHEV iMT 100 kW (136 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	D	32100	1,6	136	5	131
Lamborghini Countach LPI 800-4 (2021)	Coupe	487	114	210	1750	2	63	4x4	H	2728575	6,5	814		
Land Rover Defender 130 D250 AWD Auto MHEV SE (2022)	Todoterreno	536	197	200	2586	5	588	4x4	D	100600	3,0	249	8,7	228
Land Rover Defender 130 D250 AWD Auto MHEV X-Dynamic HSE (2022)	Todoterreno	536	197	200	2586	5	588	4x4	D	113000	3,0	249	8,7	228
Land Rover Defender 130 D250 AWD Auto MHEV X-Dynamic SE (2022)	Todoterreno	536	197	200	2586	5	588	4x4	D	105350	3,0	249	8,7	228
Land Rover Defender 130 P400 AWD Auto MHEV Outbound (2023)	Todoterreno	536	197	200	2586	5	588	4x4	G	116450	3,0	400	11	248
Land Rover Defender 130 P400 AWD Auto MHEV SE (2022)	Todoterreno	536	197	200	2586	5	588	4x4	G	109450	3,0	400	11	248
Land Rover Defender 130 P400 AWD Auto MHEV X (2022)	Todoterreno	536	197	200	2586	5	588	4x4	G	141650	3,0	400	11	249
Land Rover Defender 130 P400 AWD Auto MHEV X-Dynamic HSE (2022)	Todoterreno	536	197	200	2586	5	588	4x4	G	122000	3,0	400	11	248
Land Rover Defender 130 P400 AWD Auto MHEV X-Dynamic SE (2022)	Todoterreno	536	197	200	2586	5	588	4x4	G	114150	3,0	400	11	248
Land Rover Defender 90 D250 AWD Auto MHEV S (2023)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	D	76100	3,0	249	8,3	216
Land Rover Defender 90 D250 AWD Auto MHEV SE (2020)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	D	81450	3,0	249	8,3	217
Land Rover Defender 90 D250 AWD Auto MHEV X-Dynamic HSE (2020)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	D	93700	3,0	249	8,4	219
Land Rover Defender 90 D250 AWD Auto MHEV X-Dynamic SE (2020)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	D	86500	3,0	249	8,3	217
Land Rover Defender 90 D250 AWD Auto MHEV XS Edition (2021)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	D	94700	3,0	249	8,4	219
Land Rover Defender 90 P400 AWD Auto MHEV SE (2020)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	G	92000	3,0	400	10,6	238
Land Rover Defender 90 P400 AWD Auto MHEV X (2020)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	G	126200	3,0	400	10,7	240
Land Rover Defender 90 P400 AWD Auto MHEV X-Dynamic HSE (2023)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	G	104625	3,0	400	10,6	240
Land Rover Defender 90 P400 AWD Auto MHEV X-Dynamic SE (2020)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	G	96800	3,0	400	10,6	238
Land Rover Defender 90 P400 AWD Auto MHEV XS Edition (2021)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	G	100100	3,0	400	10,6	240
Land Rover Defender 110 D250 AWD Auto MHEV S (2023)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	D	80050	3,0	249	8,5	222
Land Rover Defender 110 D250 AWD Auto MHEV S 7 plazas (2023)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	D	86280	3,0	249	8,6	224
Land Rover Defender 110 D250 AWD Auto MHEV SE (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	D	87950	3,0	249	8,5	223
Land Rover Defender 110 D250 AWD Auto MHEV SE 7 plazas (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	D	90931	3,0	249	8,6	225
Land Rover Defender 110 D250 AWD Auto MHEV X-Dynamic HSE (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	D	100250	3,0	249	8,6	224
Land Rover Defender 110 D250 AWD Auto MHEV X-Dynamic HSE 7 plazas (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	D	103231	3,0	249	8,6	227
Land Rover Defender 110 D250 AWD Auto MHEV X-Dynamic SE (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	D	93000	3,0	249	8,5	223
Land Rover Defender 110 D250 AWD Auto MHEV X-Dynamic SE 7 plazas (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	D	95981	3,0	249	8,6	225
Land Rover Defender 110 D250 AWD Auto MHEV XS Edition (2021)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	D	97350	3,0	249	8,6	224
Land Rover Defender 110 D250 AWD Auto MHEV XS Edition 7 plazas (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	D	100331	3,0	249	8,6	226
Land Rover Defender 110 P400 AWD Auto MHEV SE (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	98550	3,0	400	10,8	242
Land Rover Defender 110 P400 AWD Auto MHEV SE 7 plazas (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	101530	3,0	400	10,8	244
Land Rover Defender 110 P400 AWD Auto MHEV X (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	129550	3,0	400	10,9	245
Land Rover Defender 110 P400 AWD Auto MHEV X 7 plazas (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	132907	3,0	400	11	247
Land Rover Defender 110 P400 AWD Auto MHEV X-Dynamic HSE (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	111025	3,0	400	10,8	244
Land Rover Defender 110 P400 AWD Auto MHEV X-Dynamic HSE 7 plazas (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	114005	3,0	400	10,8	244
Land Rover Defender 110 P400 AWD Auto MHEV X-Dynamic SE (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	103200	3,0	400	10,8	243
Land Rover Defender 110 P400 AWD Auto MHEV X-Dynamic SE 7 plazas (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	106180	3,0	400	10,8	244
Land Rover Defender 110 P400 AWD Auto MHEV XS Edition (2021)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	104350	3,0	400	10,8	244
Land Rover Defender 110 P400 AWD Auto MHEV XS Edition 7 plazas (2021)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	107330	3,0	400	10,9	246
Land Rover Discovery D250 MHEV AWD Auto Dynamic HSE 7 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	101450	3,0	249	8,1	214
Land Rover Discovery D250 MHEV AWD Auto Dynamic SE 5 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	93750	3,0	249	8	209
Land Rover Discovery D250 MHEV AWD Auto Dynamic SE 7 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	95447	3,0	249	8,1	212
Land Rover Discovery D250 MHEV AWD Auto S 5 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	84250	3,0	249	7,9	207
Land Rover Discovery D250 MHEV AWD Auto S 7 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	85947	3,0	249	8	210
Land Rover Discovery D300 MHEV AWD Auto Dynamic HSE 7 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	106650	3,0	300	8,2	214
Land Rover Discovery D300 MHEV AWD Auto Dynamic SE 5 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	99000	3,0	300	8	210
Land Rover Discovery D300 MHEV AWD Auto Dynamic SE 7 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	100697	3,0	300	8,1	213
Land Rover Discovery D300 MHEV AWD Auto Metropolitan Edition 7 plazas (2021)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	114950	3,0	300	8,3	217
Land Rover Discovery D300 MHEV AWD Auto S 5 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	88400	3,0	300	7,9	208
Land Rover Discovery D300 MHEV AWD Auto S 7 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	90097	3,0	300	8	211

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Land Rover Discovery P360 MHEV AWD Auto Dynamic HSE 7 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	G	106650	3,0	360	10,4	234
Land Rover Discovery P360 MHEV AWD Auto Metropolitan Edition 7 plazas (2021)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	G	114750	3,0	360	10,4	235
Land Rover Discovery Sport Dynamic SE D165 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	460	173	189	1750	5	454	4x4	D	65350	2,0	163	6,9	180
Land Rover Discovery Sport Dynamic SE D165 MHEV AWD Auto 7 asientos (2020)	Todoterreno	460	173	189	1750	5	454	4x4	D	65350	2,0	163	7,1	185
Land Rover Discovery Sport Dynamic SE D200 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	460	173	189	1750	5	454	4x4	D	68700	2,0	204	6,9	180
Land Rover Discovery Sport Dynamic SE D200 MHEV AWD Auto 7 asientos (2020)	Todoterreno	460	173	189	1750	5	454	4x4	D	68700	2,0	204	7,1	185
Land Rover Discovery Sport S D165 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	460	173	189	1750	5	454	4x4	D	58700	2,0	163	6,6	173
Land Rover Discovery Sport S D165 MHEV AWD Auto 7 asientos (2020)	Todoterreno	460	173	189	1750	5	454	4x4	D	58700	2,0	163	6,8	178
Land Rover Discovery Sport S D200 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	460	173	189	1750	5	454	4x4	D	62050	2,0	204	6,6	173
Land Rover Discovery Sport S D200 MHEV AWD Auto 7 asientos (2020)	Todoterreno	460	173	189	1750	5	454	4x4	D	62050	2,0	204	6,8	178
Land Rover Range Rover LWB D350 MHEV Autobiography (2021)	Todoterreno	525	187	205	2569	5	575	4x4	D	190300	3,0	351	7,9	208
Land Rover Range Rover LWB D350 MHEV Autobiography 7 plazas (2021)	Todoterreno	525	187	205	2569	5	575	4x4	D	189650	3,0	351	8	210
Land Rover Range Rover LWB D350 MHEV HSE (2021)	Todoterreno	525	187	205	2569	5	575	4x4	D	171050	3,0	351	7,9	206
Land Rover Range Rover LWB D350 MHEV HSE 7 plazas (2021)	Todoterreno	525	187	205	2569	5	575	4x4	D	174250	3,0	351	8	210
Land Rover Range Rover LWB D350 MHEV SV (2021)	Todoterreno	525	187	205	2569	5	575	4x4	D	254950	3,0	351	8,1	213
Land Rover Range Rover LWB P530 MHEV Autobiography (2023)	Todoterreno	525	187	205	2569	5	575	4x4	G	200100	4,4	530	11,7	265
Land Rover Range Rover LWB P530 MHEV Autobiography 7 plazas (2023)	Todoterreno	525	187	205	2569	5	575	4x4	G	199700	4,4	530	11,8	267
Land Rover Range Rover LWB P615 MHEV SV (2023)	Todoterreno	525	187	205	2569	5	575	4x4	G	291200	4,4	615	11,8	268
Land Rover Range Rover SWB D300 MHEV Autobiography (2021)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	D	181950	3,0	300	7,9	207
Land Rover Range Rover SWB D300 MHEV HSE (2021)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	D	161650	3,0	300	7,8	204
Land Rover Range Rover SWB D300 MHEV SE (2021)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	D	152300	3,0	300	7,7	202
Land Rover Range Rover SWB D350 MHEV Autobiography (2021)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	D	186850	3,0	351	7,9	207
Land Rover Range Rover SWB D350 MHEV HSE (2021)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	D	166700	3,0	351	7,8	205
Land Rover Range Rover SWB D350 MHEV SV (2021)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	D	226750	3,0	351	8	210
Land Rover Range Rover SWB P530 MHEV Autobiography (2023)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	G	196650	4,4	530	11,6	264
Land Rover Range Rover SWB P615 MHEV SV (2023)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	G	262550	4,4	615	11,7	266
Land Rover Range Rover Evoque Autobiography D200 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	D	87500	2,0	204	6,7	176
Land Rover Range Rover Evoque Dynamic HSE D165 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	D	73950	2,0	163	6,5	170
Land Rover Range Rover Evoque Dynamic HSE D200 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	D	76750	2,0	204	6,5	170
Land Rover Range Rover Evoque Dynamic SE D165 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	D	67500	2,0	163	6,5	169
Land Rover Range Rover Evoque Dynamic SE D200 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	D	70750	2,0	204	6,5	169
Land Rover Range Rover Evoque Dynamic SE P160 MHEV FWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	G	62450	1,5	160	8	181
Land Rover Range Rover Evoque S D165 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	D	59250	2,0	163	6,4	168
Land Rover Range Rover Evoque S D200 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	D	62550	2,0	204	6,4	168
Land Rover Range Rover Evoque S P160 MHEV FWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	G	54050	1,5	160	7,9	179
Land Rover Range Rover Sport D250 Dynamic SE (2023)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	D	107700	3,0	249	7,5	195
Land Rover Range Rover Sport D250 SE (2023)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	D	104050	3,0	249	7,5	196
Land Rover Range Rover Sport D300 Dynamic SE (2022)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	D	112000	3,0	300	7,5	195
Land Rover Range Rover Sport D300 SE (2022)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	D	108250	3,0	300	7,5	196
Land Rover Range Rover Sport SV (2023)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	G	237000	4,4	635	11,7	267
Land Rover Range Rover Velar D200 MHEV 4WD Auto Dynamic SE (2023)	Todoterreno	480	168	204	2003	5	503	4x4	D	85550	2,0	204	6,4	172
Land Rover Range Rover Velar D200 MHEV 4WD Auto S (2023)	Todoterreno	480	168	204	2003	5	503	4x4	D	77600	2,0	204	6,4	169
Land Rover Range Rover Velar D300 MHEV 4WD Auto Dynamic HSE (2023)	Todoterreno	480	168	204	2003	5	503	4x4	D	103700	3,0	300	7,6	196
Land Rover Range Rover Velar D300 MHEV 4WD Auto Dynamic SE (2023)	Todoterreno	480	168	204	2003	5	503	4x4	D	94350	3,0	300	7,6	191
Lexus ES 300h Eco (2021)	Turismo	498	145	187	1680	4	454	D	H	53100	2,5	218	5,2	119
Lexus ES 300h F Sport (2021)	Turismo	498	145	187	1680	4	454	D	H	71100	2,5	218	5,6	127
Lexus ES 300h Luxury (2021)	Turismo	498	145	187	1680	4	454	D	H	79400	2,5	218	5,5	124
Lexus ES 300h Premium (2021)	Turismo	498	145	187	1680	4	454	D	H	58000	2,5	218	5,5	124
Lexus LBX (2023)	Todoterreno	419	156	183	1280	5	284	4x4	H	33900	1,5	136	4,5	103
Lexus LBX Cool (2023)	Todoterreno	419	156	183	1280	5	284	4x4	H	43200	1,5	136	4,6	104
Lexus LBX Cool+ 4x4 (2023)	Todoterreno	419	156	183	1280	5	284	4x4	H	49000	1,5	136	4,8	110
Lexus LBX Elegant (2023)	Todoterreno	419	156	183	1280	5	284	4x4	H	37800	1,5	136	4,5	103
Lexus LBX Emotion (2023)	Todoterreno	419	156	183	1280	5	284	4x4	H	38700	1,5	136	4,5	103
Lexus LBX Original Edition (2023)	Todoterreno	419	156	183	1280	5	284	4x4	H	48000	1,5	136	4,6	104
Lexus LBX Relax (2023)	Todoterreno	419	156	183	1280	5	284	4x4	H	43200	1,5	136	4,6	103
Lexus LBX Relax+ 4x4 (2023)	Todoterreno	419	156	183	1280	5	284	4x4	H	49600	1,5	136	4,8	110
Lexus LC 500h Luxury (2019)	Coupe	477	135	192	1965	2	172	T	H	139500	3,5	359	8,1	184
Lexus LC 500h Sport+ (2019)	Coupe	477	135	192	1965	2	172	T	H	149000	3,5	359	8,1	184
Lexus LM 350h Luxury 4 plazas (2023)	Monovolumen	513	194	189	2430	5	752	4x4	H	150000	2,5	250	7,2	163
Lexus LM 350h Luxury 6 plazas (2023)	Monovolumen	513	194	189	2430	5	752	4x4	H	125000	2,5	250	7,2	163
Lexus LS 500h AWD Business (2021)	Turismo	524	145	190	2420	4	400	4x4	H	135000	3,5	359	9,4	212
Lexus LS 500h AWD Executive (2021)	Turismo	524	145	190	2420	4	400	4x4	H	148000	3,5	359	9,5	215
Lexus LS 500h AWD F Sport (2021)	Turismo	524	145	190	2420	4	400	4x4	H	144000	3,5	359	9,5	214
Lexus LS 500h AWD Luxury (2021)	Turismo	524	145	190	2420	4	400	4x4	H	164000	3,5	359	9,5	215
Lexus LS 500h Business (2021)	Turismo	524	145	190	2420	4	400	4x4	H	119000	3,5	359	7,9	178
Lexus NX 350h 2WD Business (2021)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	H	53700	2,5	243	5,7	129
Lexus NX 350h 2WD Executive (2021)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	H	62100	2,5	243	5,7	129
Lexus NX 350h 2WD Luxury (2023)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	H	73400	2,5	243	5,7	129
Lexus NX 350h 2WD Premium (2023)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	H	56800	2,5	243	5,7	129
Lexus NX 350h 4WD Business (2023)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	H	56700	2,5	243	6	135
Lexus NX 350h 4WD Executive (2021)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	H	63400	2,5	243	6	136
Lexus NX 350h 4WD F Sport (2022)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	H	74100	2,5	243	6,4	144
Lexus NX 350h 4WD Luxury (2022)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	H	74700	2,5	243	6,4	145
Lexus RX 350h Business (2022)	Todoterreno	489	170	192	2095	5	461	4x4	H	81300	2,5	250	6,3	143
Lexus RX 350h Executive (2022)	Todoterreno	489	170	192	2095	5	461	4x4	H	91100	2,5	250	6,4	144
Lexus RX 500h F Sport (2022)	Todoterreno	489	170	192	2095	5	461	4x4	H	111300	2,4	371	8,1	184
Lexus UX 250h AWD Executive (2022)	Todoterreno	450	154	184	1540	5	283	4x4	H	50400	2,0	184	6	135
Lexus UX 250h AWD F Sport (2022)	Todoterreno	450	154	184	1540	5	283	4x4	H	57100	2,0	184	6	137
Lexus UX 250h AWD Luxury (2022)	Todoterreno	450	154	184	1540	5	283	4x4	H	61300	2,0	184	6	136
Lexus UX 250h Business (2022)	Todoterreno	450	154	184	1540	5	283	4x4	H	38800	2,0	184	5,3	120
Lexus UX 250h Executive (2022)	Todoterreno	450	154	184	1540	5	283	4x4	H	48500	2,0	184	5,5	125
Lexus UX 250h F Design (2022)	Todoterreno	450	154	184	1540	5	283	4x4	H	43900	2,0	184	5,5	126
Lexus UX 250h F Sport (2022)	Todoterreno	450	154	184	1540	5	283	4x4	H	55200	2,0	184	5,6	127
Lexus UX 250h Luxury (2022)	Todoterreno	450	154	184	1540	5	283	4x4	H	59400	2,0	184	5,6	126
Lexus UX 250h Premium (2023)	Todoterreno	450	154	184	1540	5	283	4x4	H	41300	2,0	184	5,3	120
Maserati Ghibli Hybrid (2020)	Turismo	497	146	195	1925	4	500	4x4	G	82700	2,0	330	8,3	187
Maserati Grecale GT (2022)	Todoterreno	485	165	195	1870	5	535	4x4	G	87350	2,0	300	8,8	199
Maserati Grecale Modena (2022)	Todoterreno	485	165	195	1870	5	535	4x4	G	101550	2,0	330	9	203
Mazda CX-30 Exclusive-Line 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	33390	2,0	150	5,9	134
Mazda CX-30 Exclusive-Line 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	35690	2,0	150	6,4	144
Mazda CX-30 Exclusive-Line 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) AWD (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	36390	2,0	150	6,4	144
Mazda CX-30 Exclusive-Line 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) AWD Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	38690	2,0	150	6,9	156
Mazda CX-30 Exclusive-Line 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	32390	2,0	122	5,9	134

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado
Cil: Cilindrada (l) / **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Mazda CX-30 Exclusive-Line 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	34690	2,0	122	6,4	144
Mazda CX-30 Exclusive-Line 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	34890	2,0	186	5,7	128
Mazda CX-30 Exclusive-Line 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	37190	2,0	186	6,1	138
Mazda CX-30 Exclusive-Line 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AWD (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	37890	2,0	186	6	136
Mazda CX-30 Exclusive-Line 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AWD Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	40190	2,0	186	6,6	148
Mazda CX-30 Homura 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	34340	2,0	150	5,9	134
Mazda CX-30 Homura 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	36640	2,0	150	6,4	144
Mazda CX-30 Homura 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) (2022)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	33340	2,0	122	5,9	134
Mazda CX-30 Homura 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) Aut. (2022)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	35640	2,0	122	6,4	144
Mazda CX-30 Homura 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) (2022)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	35840	2,0	186	5,7	128
Mazda CX-30 Homura 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) Aut. (2022)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	38140	2,0	186	6,1	138
Mazda CX-30 Homura 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AWD (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	38840	2,0	186	6	136
Mazda CX-30 Homura 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AWD Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	41140	2,0	186	6,6	148
Mazda CX-30 Nagisa 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	35690	2,0	150	5,9	134
Mazda CX-30 Nagisa 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	37990	2,0	150	6,4	144
Mazda CX-30 Nagisa 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	34690	2,0	122	5,9	134
Mazda CX-30 Nagisa 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	36990	2,0	122	6,4	144
Mazda CX-30 Nagisa 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	37190	2,0	186	5,7	128
Mazda CX-30 Nagisa 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	39490	2,0	186	6,1	138
Mazda CX-30 Nagisa 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AWD (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	40190	2,0	186	6	136
Mazda CX-30 Nagisa 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AWD Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	42490	2,0	186	6,6	148
Mazda CX-30 Prime-Line 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	31590	2,0	150	5,9	134
Mazda CX-30 Prime-Line 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	33890	2,0	150	6,3	143
Mazda CX-30 Prime-Line 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	30590	2,0	122	5,9	134
Mazda CX-30 Prime-Line 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	32890	2,0	122	6,4	144
Mazda CX-30 Prime-Line 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	33090	2,0	186	5,6	127
Mazda CX-30 Prime-Line 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	35390	2,0	186	6,1	137
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) 2WD Advantage (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	35607	2,0	165	6,5	146
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) 2WD Center-Line Plus (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	33607	2,0	165	6,5	146
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) 2WD Exclusive-Line (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	36707	2,0	165	6,5	146
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) 2WD Homura (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	38507	2,0	165	6,5	146
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) 2WD Homura Plus (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	39507	2,0	165	6,5	146
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) 2WD Newground (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	36707	2,0	165	6,5	146
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) 2WD Takumi (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	40257	2,0	165	6,5	146
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) AT 2WD Advantage (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	38007	2,0	165	6,9	156
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) AT 2WD Center-Line Plus (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	36007	2,0	165	6,9	156
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) AT 2WD Exclusive-Line (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	39107	2,0	165	6,9	156
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) AT 2WD Homura (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	40907	2,0	165	6,9	156
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) AT 2WD Homura Plus (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	41907	2,0	165	6,9	156
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) AT 2WD Newground (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	39107	2,0	165	6,9	156
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) AT 2WD Takumi (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	42657	2,0	165	6,9	156
Mazda CX-5 e-SKYACTIV G MHEV 2.5 143 kW (194 CV) AT 2WD Exclusive-Line (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	42607	2,5	194	7,2	163
Mazda CX-5 e-SKYACTIV G MHEV 2.5 143 kW (194 CV) AT 2WD Homura (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	44407	2,5	194	7,2	163
Mazda CX-5 e-SKYACTIV G MHEV 2.5 143 kW (194 CV) AT 2WD Homura Plus (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	45407	2,5	194	7,2	163
Mazda CX-5 e-SKYACTIV G MHEV 2.5 143 kW (194 CV) AT 2WD Newground (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	42607	2,5	194	7,2	163
Mazda CX-5 e-SKYACTIV G MHEV 2.5 143 kW (194 CV) AT 2WD Takumi (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	46157	2,5	194	7,2	163
Mazda CX-5 e-SKYACTIV G MHEV 2.5 143 kW (194 CV) AT AWD Exclusive-Line (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	45607	2,5	194	7,6	171
Mazda CX-5 e-SKYACTIV G MHEV 2.5 143 kW (194 CV) AT AWD Homura (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	47407	2,5	194	7,6	171
Mazda CX-5 e-SKYACTIV G MHEV 2.5 143 kW (194 CV) AT AWD Homura Plus (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	48407	2,5	194	7,6	171
Mazda CX-5 e-SKYACTIV G MHEV 2.5 143 kW (194 CV) AT AWD Newground (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	45607	2,5	194	7,6	171
Mazda CX-5 e-SKYACTIV G MHEV 2.5 143 kW (194 CV) AT AWD Takumi (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	49157	2,5	194	7,6	171
Mazda CX-60 e-SKYACTIV D 147 kW (200 CV) RWD Exclusive-Line (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	D	52948	3,3	200	5	128
Mazda CX-60 e-SKYACTIV D 147 kW (200 CV) RWD Homura (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	D	56948	3,3	200	5	129
Mazda CX-60 e-SKYACTIV D 147 kW (200 CV) RWD Prime-Line (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	D	51398	3,3	200	5	128
Mazda CX-60 e-SKYACTIV D 147 kW (200 CV) RWD Takumi (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	D	58498	3,3	200	5	129
Mazda CX-60 e-SKYACTIV D 187 kW (254 CV) AWD Exclusive-Line (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	D	56548	3,3	254	5,2	137
Mazda CX-60 e-SKYACTIV D 187 kW (254 CV) AWD Homura (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	D	60548	3,3	254	5,2	137
Mazda CX-60 e-SKYACTIV D 187 kW (254 CV) AWD Takumi (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	D	62098	3,3	254	5,2	137
Mazda Mazda2 Hybrid Agile (2022)	Turismo	394	151	175	1180	5	286	D	H	27557	1,5	116	3,8	87
Mazda Mazda2 Hybrid Agile Comfort (2022)	Turismo	394	151	175	1180	5	286	D	H	28682	1,5	116	3,8	87
Mazda Mazda2 Hybrid Pure Plus (2022)	Turismo	394	151	175	1180	5	286	D	H	26328	1,5	116	3,8	87
Mazda Mazda2 Hybrid Select (2022)	Turismo	394	151	175	1180	5	286	D	H	30097	1,5	116	4	92
Mazda Mazda2 Centre-Line Convenience e-SKYACTIV G 1.5 66 kW (90 CV) M Hybrid (2023)	Turismo	408	150	170	1112	5	255	D	G	21856	1,5	90	4,7	107
Mazda Mazda2 Centre-Line e-SKYACTIV G 1.5 66 kW (90 CV) M Hybrid (2023)	Turismo	408	150	170	1112	5	255	D	G	20311	1,5	90	4,7	107
Mazda Mazda2 Exclusive-Line e-SKYACTIV G 1.5 66 kW (90 CV) M Hybrid (2023)	Turismo	408	150	170	1112	5	255	D	G	23761	1,5	90	4,7	107
Mazda Mazda2 Homura Aka e-SKYACTIV G 1.5 66 kW (90 CV) M Hybrid (2023)	Turismo	408	150	170	1112	5	255	D	G	24661	1,5	90	4,7	107
Mazda Mazda2 Homura e-SKYACTIV G 1.5 66 kW (90 CV) M Hybrid (2023)	Turismo	408	150	170	1112	5	255	D	G	23301	1,5	90	4,7	107
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) AT Exclusive-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	32750	2,0	150	6,2	140
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) AT Homura (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	32550	2,0	150	6,2	140
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) AT Nagisa (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	33850	2,0	150	6,2	140
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) AT Prime-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	30350	2,0	150	6,1	138
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) Exclusive-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	30450	2,0	150	5,6	128
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) Homura (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	30250	2,0	150	5,6	128
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) Nagisa (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	31550	2,0	150	5,6	128
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) Prime-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	28050	2,0	150	5,5	125
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) AT Exclusive-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	31750	2,0	122	6,2	140
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) AT Homura (2022)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	31550	2,0	122	6,2	140
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) AT Nagisa (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	32850	2,0	122	6,2	140
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) AT Prime-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	29350	2,0	122	6,1	138
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) Exclusive-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	29450	2,0	122	5,6	127
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) Homura (2022)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	29250	2,0	122	5,6	127
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) Nagisa (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	30550	2,0	122	5,6	127
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) Prime-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	27050	2,0	122	5,5	124
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AT Exclusive-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	34250	2,0	186	6	135
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AT Homura (2022)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	34050	2,0	186	6	135
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AT Nagisa (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	35350	2,0	186	6	135
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AT Prime-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	31850	2,0	186	5,9	133
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AWD AT Exclusive-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	39770	2,0	186	6,5	146
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AWD AT Homura (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	37050	2,0	186	6,5	146
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AWD Exclusive-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	37470	2,0	186	6	135
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AWD Homura (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	34750	2,0	186	6	135
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) Exclusive-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	31950	2,0	186	5,4	120
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) Homura (2022)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	31750	2,0	186	5,4	120

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) Nagisa (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	33050	2,0	186	5,4	120
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) Prime-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	29550	2,0	186	5,3	118
Mazda Mazda3 Sedán 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) AT Exclusive-Line (2023)	Turismo	466	144	180	1275	4	450	D	G	33250	2,0	150	6,1	139
Mazda Mazda3 Sedán 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) AT Prime-Line (2023)	Turismo	466	144	180	1275	4	450	D	G	30850	2,0	150	6	136
Mazda Mazda3 Sedán 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) Exclusive-Line (2023)	Turismo	466	144	180	1275	4	450	D	G	30950	2,0	150	5,4	124
Mazda Mazda3 Sedán 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) Prime-Line (2023)	Turismo	466	144	180	1275	4	450	D	G	28550	2,0	150	5,3	121
Mazda Mazda3 Sedán 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) Exclusive-Line (2023)	Turismo	466	144	180	1275	4	450	D	G	29950	2,0	122	5,4	123
Mazda Mazda3 Sedán 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) Prime-Line (2023)	Turismo	466	144	180	1275	4	450	D	G	27550	2,0	122	5,3	120
Mazda Mazda3 Sedán 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AT Exclusive-Line (2023)	Turismo	466	144	180	1275	4	450	D	G	34750	2,0	186	5,9	133
Mazda Mazda3 Sedán 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AT Prime-Line (2023)	Turismo	466	144	180	1275	4	450	D	G	32350	2,0	186	5,7	130
Mazda Mazda3 Sedán 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) Exclusive-Line (2023)	Turismo	466	144	180	1275	4	450	D	G	32450	2,0	186	5,2	117
Mazda Mazda3 Sedán 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) Prime-Line (2023)	Turismo	466	144	180	1275	4	450	D	G	30050	2,0	186	5,1	114
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GT 53 4MATIC+ 4 puertas Coupé	Turismo	505	145	187	2045	5	335	4x4	G	154811	3,0	435	9,4	213
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GT 63 S E Performance 4 puertas Coupé	Turismo	505	145	187	2045	5	335	4x4	P	242183	4,0	843	7,9	180
Mercedes-Benz Mercedes-AMG CLA 35 4MATIC Coupé	Turismo	469	140	183	1505	4	395	4x4	G	67763	2,0	306	8,1	185
Mercedes-Benz CLA 200 Coupé (2023)	Turismo	469	140	183	1505	4	395	4x4	G	43582	1,3	163	5,9	133
Mercedes-Benz CLA 250 4MATIC Coupé (2023)	Turismo	469	140	183	1505	4	395	4x4	G	51990	2,0	224	6,9	156
Mercedes-Benz Mercedes-AMG CLA 35 4MATIC Shooting Brake	Familiar	469	141	183	1530	5	445	4x4	G	69135	2,0	306	8,3	189
Mercedes-Benz CLA 200 Shooting Brake (2023)	Familiar	469	141	183	1530	5	445	4x4	G	44903	1,3	163	6	136
Mercedes-Benz CLA 250 4MATIC Shooting Brake (2023)	Familiar	469	141	183	1530	5	445	4x4	G	55419	2,0	224	7	160
Mercedes-Benz A 180 (2022)	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	G	38788	1,3	136	5,9	135
Mercedes-Benz A 200 (2022)	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	G	42649	1,3	163	5,9	135
Mercedes-Benz A 250 4MATIC (2022)	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	G	58499	2,0	224	6,9	157
Mercedes-Benz Mercedes-AMG A 35 4MATIC	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	G	65816	2,0	306	8,3	188
Mercedes-Benz A 180 Sedán (2022)	Turismo	455	141	180	1450	4	345	4x4	G	39754	1,3	136	5,8	133
Mercedes-Benz A 200 Sedán (2022)	Turismo	455	141	180	1450	4	345	4x4	G	43614	1,3	163	5,8	133
Mercedes-Benz Mercedes-AMG A 35 4MATIC Sedán	Turismo	455	141	180	1450	4	345	4x4	G	66807	2,0	306	8,1	184
Mercedes-Benz B 180 (2022)	Monovolumen	442	156	180	1490	5	405	D	G	41507	1,3	136	6	137
Mercedes-Benz B 200 (2022)	Monovolumen	442	156	180	1490	5	405	D	G	43932	1,3	163	6	137
Mercedes-Benz C 220 d 4MATIC All-Terrain (2021)	Familiar	476	149	184	1875	5	490	4x4	D	60637	2,0	200	5	130
Mercedes-Benz Mercedes-AMG C 43 4MATIC Berlina	Turismo	475	144	182	1625	4	280	4x4	G	93563	2,0	408	8,7	197
Mercedes-Benz Mercedes-AMG C 63 S E Performance Berlina	Turismo	475	144	182	1625	4	280	4x4	P	143532	2,0	680	6,9	156
Mercedes-Benz C 180 Berlina (2021)	Turismo	475	144	182	1625	4	280	4x4	G	50992	1,5	170	6,4	145
Mercedes-Benz C 200 Berlina (2021)	Turismo	475	144	182	1625	4	280	4x4	G	52695	1,5	204	6,4	146
Mercedes-Benz C 200 d Berlina (2021)	Turismo	475	144	182	1625	4	280	4x4	D	49883	2,0	163	4,6	120
Mercedes-Benz C 220 d 4MATIC Berlina (2021)	Turismo	475	144	182	1625	4	280	4x4	D	56913	2,0	200	4,8	126
Mercedes-Benz C 220 d Berlina (2021)	Turismo	475	144	182	1625	4	280	4x4	D	54353	2,0	200	4,6	119
Mercedes-Benz C 300 Berlina (2021)	Turismo	475	144	182	1625	4	280	4x4	G	58991	2,0	258	6,7	151
Mercedes-Benz C 300 d Berlina (2021)	Turismo	475	144	182	1625	4	280	4x4	D	64885	2,0	265	5	132
Mercedes-Benz Mercedes-AMG C 43 4MATIC Estate	Familiar	475	145	182	1710	5	324	4x4	G	95028	2,0	408	8,8	199
Mercedes-Benz Mercedes-AMG C 63 S E Performance Estate	Familiar	475	145	182	1710	5	324	4x4	P	145513	2,0	680	6,9	156
Mercedes-Benz C 200 d Estate (2021)	Familiar	475	145	182	1710	5	324	4x4	D	53533	2,0	163	4,8	125
Mercedes-Benz C 200 Estate (2021)	Familiar	475	145	182	1710	5	324	4x4	G	54371	1,5	204	6,7	151
Mercedes-Benz C 220 d 4MATIC Estate (2021)	Familiar	475	145	182	1710	5	324	4x4	D	58589	2,0	200	5	131
Mercedes-Benz C 220 d Estate (2021)	Familiar	475	145	182	1710	5	324	4x4	D	55858	2,0	200	4,7	124
Mercedes-Benz C 300 d Estate (2021)	Familiar	475	145	182	1710	5	324	4x4	D	66588	2,0	265	5,2	136
Mercedes-Benz C 300 Estate (2022)	Familiar	475	145	182	1710	5	324	4x4	G	60695	2,0	258	6,9	157
Mercedes-Benz E 220 d 4MATIC All-Terrain (2023)	Familiar	495	149	189	2065	5	460	4x4	D	72925	2,0	197	5,3	139
Mercedes-Benz E 200 Berlina (2023)	Turismo	495	147	188	1825	4	370	4x4	G	63425	2,0	204	6,4	144
Mercedes-Benz E 220 d 4MATIC Berlina (2023)	Turismo	495	147	188	1825	4	370	4x4	D	65500	2,0	197	4,9	130
Mercedes-Benz E 220 d Berlina (2023)	Turismo	495	147	188	1825	4	370	4x4	D	63500	2,0	197	4,8	125
Mercedes-Benz E 450 d 4MATIC Berlina (2023)	Turismo	495	147	188	1825	4	370	4x4	D	85380	3,0	367	5,9	155
Mercedes-Benz E 200 Estate (2023)	Familiar	495	147	188	1905	5	460	4x4	G	66075	2,0	204	6,7	152
Mercedes-Benz E 220 d 4MATIC Estate (2023)	Familiar	495	147	188	1905	5	460	4x4	D	68150	2,0	197	5,2	138
Mercedes-Benz E 220 d Estate (2023)	Familiar	495	147	188	1905	5	460	4x4	D	66150	2,0	197	5	131
Mercedes-Benz GLC 200 4MATIC Coupé (2023)	Todoterreno	477	160	192	1945	5	390	4x4	G	65205	2,0	204	7,1	162
Mercedes-Benz GLC 220 d 4MATIC Coupé (2023)	Todoterreno	477	160	192	1945	5	390	4x4	D	68300	2,0	197	5,1	135
Mercedes-Benz GLC 300 4MATIC Coupé (2023)	Todoterreno	477	160	192	1945	5	390	4x4	G	73330	2,0	258	7,5	170
Mercedes-Benz GLC 300 d 4MATIC Coupé (2023)	Todoterreno	477	160	192	1945	5	390	4x4	D	76990	2,0	269	5,7	148
Mercedes-Benz GLC 200 4MATIC (2022)	Todoterreno	472	164	189	1925	5	470	4x4	G	60978	2,0	204	7,3	164
Mercedes-Benz GLC 220 d 4MATIC (2022)	Todoterreno	472	164	189	1925	5	470	4x4	D	63799	2,0	197	5,2	136
Mercedes-Benz GLC 300 4MATIC (2022)	Todoterreno	472	164	189	1925	5	470	4x4	G	73739	2,0	258	7,4	168
Mercedes-Benz GLC 300 d 4MATIC (2022)	Todoterreno	472	164	189	1925	5	470	4x4	D	72238	2,0	269	5,6	148
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLS 63 4MATIC+	Todoterreno	521	178	196	2525	5	520	4x4	G	221625	4,0	612	13,3	302
Mercedes-Benz GLS 350 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	521	178	196	2525	5	520	4x4	D	114525	3,0	313	8,2	214
Mercedes-Benz GLS 450 4MATIC (2023)	Todoterreno	521	178	196	2525	5	520	4x4	G	120925	3,0	381	10,4	236
Mercedes-Benz GLS 450 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	521	178	196	2525	5	520	4x4	D	120350	3,0	367	8,2	214
Mercedes-Benz GLS 580 4MATIC (2023)	Todoterreno	521	178	196	2525	5	520	4x4	G	138475	4,0	517	13,5	307
Mercedes-Benz Mercedes-Maybach GLS 600 4MATIC	Todoterreno	521	178	196	2525	5	520	4x4	G	217250	4,0	557	13,9	315
Mercedes-Benz S 500 4MATIC L (2023)	Turismo	529	150	192	2040	4	330	4x4	G	151550	3,0	435	8,4	190
Mercedes-Benz S 580 4MATIC L (2020)	Turismo	529	150	192	2040	4	330	4x4	G	158001	4,0	503	10,1	228
Mercedes-Benz S 500 4MATIC (2023)	Turismo	518	150	192	2020	4	350	4x4	G	149634	3,0	435	8,4	190
Mercedes-Benz S 580 4MATIC (2020)	Turismo	518	150	192	2020	4	350	4x4	G	155979	4,0	503	10,1	228
Mercedes-Benz CLE 200 Coupé (2023)	Coupe	485	-	-		2	0	T	G	59900	2,0	204	6,4	145
Mercedes-Benz CLE 220 d Coupé (2023)	Coupe	485	-	-		2	0	T	D	60250	2,0	197	4,7	123
Mercedes-Benz CLE 300 4MATIC Coupé (2023)	Coupe	485	-	-		2	0	T	G	68900	2,0	258	7,1	161
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLA 35 4MATIC	Todoterreno	441	159	183	1570	5	385	4x4	G	69775	2,0	306	8,9	201
Mercedes-Benz GLA 200 (2023)	Todoterreno	441	159	183	1570	5	385	4x4	G	45775	1,3	163	6,7	151
Mercedes-Benz GLA 250 4MATIC (2023)	Todoterreno	441	159	183	1570	5	385	4x4	G	53775	2,0	224	7,4	169
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLB 35 4MATIC	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	G	72500	2,0	306	9	205
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLB 35 4MATIC 7 plazas	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	G	74278	2,0	306	9,1	207
Mercedes-Benz GLB 200 (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	G	48300	1,3	163	6,9	157
Mercedes-Benz GLB 200 7 plazas (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	G	51933	1,3	163	7	160
Mercedes-Benz GLB 250 4MATIC (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	G	56400	2,0	224	7,7	175
Mercedes-Benz GLB 250 4MATIC 7 plazas (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	G	58113	2,0	224	7,8	178
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLE 53 4MATIC+	Todoterreno	494	172	202		5	510	4x4	G	125611	3,0	435	10,3	233
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLE 63 S 4MATIC+ Coupé	Todoterreno	494	172	202		5	510	4x4	G	181336	4,0	612	12,5	284
Mercedes-Benz GLE 300 d 4MATIC Coupé (2023)	Todoterreno	494	172	202		5	510	4x4	D	100059	2,0	269	6,9	180
Mercedes-Benz GLE 450 d 4MATIC Coupé (2023)	Todoterreno	494	172	202		5	510	4x4	D	109536	3,0	370	7,6	200
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLE 53 4MATIC+	Todoterreno	492	178	201		5	0	4x4	G	116311	3,0	435	10,4	235
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLE 53 4MATIC+ 7 plazas	Todoterreno	492	178	201		5	0	4x4	G	119460	3,0	435	10,4	237
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLE 63 S 4MATIC+	Todoterreno	492	178	201		5	0	4x4	G	175836	4,0	612	12,5	284
Mercedes-Benz GLE 300 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	492	178	201		5	0	4x4	D	89759	2,0	269	6,9	182

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado
Cil: Cilindrada (l) / **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Mercedes-Benz GLE 300 d 4MATIC 7 plazas (2023)	Todoterreno	492	178	201		5	0	4x4	D	92792	2,0	269	7,1	186
Mercedes-Benz GLE 450 4MATIC (2023)	Todoterreno	492	178	201		5	0	4x4	G	95786	3,0	381	9,6	219
Mercedes-Benz GLE 450 4MATIC 7 plazas (2023)	Todoterreno	492	178	201		5	0	4x4	G	98935	3,0	381	9,8	223
Mercedes-Benz GLE 450 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	492	178	201		5	0	4x4	D	102236	3,0	370	7,7	202
Mercedes-Benz GLE 450 d 4MATIC 7 plazas (2023)	Todoterreno	492	178	201		5	0	4x4	D	105385	3,0	370	7,8	205
Mercedes-Benz Mercedes-AMG SL 43	Descapotable	470	136	192		2	0	T	G	148972	2,0	381	8,9	202
MINI Countryman C Classic (2023)	Todoterreno	443	165	184		5	440	4x4	H	41925	1,5	170	6,1	139
MINI Countryman C Essential (2023)	Todoterreno	443	165	184		5	440	4x4	H	39400	1,5	170	6,1	139
MINI Countryman C Favoured (2023)	Todoterreno	443	165	184		5	440	4x4	H	46114	1,5	170	6,2	141
MINI Countryman C John Cooper Works (2023)	Todoterreno	443	165	184		5	440	4x4	H	48234	1,5	170	6,3	143
Mitsubishi ASX 130T MHEV 7DCT Kaiteki (2023)	Todoterreno	423	157	180	1276	5	261	D	G	30490	1,3	160	5,9	132
Mitsubishi ASX 130T MHEV Kaiteki (2023)	Todoterreno	423	157	180	1276	5	261	D	G	27990	1,3	140	5,8	131
Mitsubishi ASX 130T MHEV Motion (2023)	Todoterreno	423	157	180	1276	5	261	D	G	25990	1,3	140	5,7	130
Mitsubishi ASX 160 HEV Kaiteki (2023)	Todoterreno	423	157	180	1276	5	261	D	H	31790	1,6	145	4,7	107
Mitsubishi Colt 160 HEV Kaiteki (2023)	Turismo	405	144	180	1124	5	254	D	H	26490	1,6	143	4,3	96
Mitsubishi Colt 160 HEV Kaiteki+ (2023)	Turismo	405	144	180	1124	5	254	D	H	28990	1,6	143	4,3	96
Nissan Juke 1.6 Hybrid 105 kW (145 CV) N-Connecta (2022)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	H	31750	1,6	143	5,1	115
Nissan Juke 1.6 Hybrid 105 kW (145 CV) N-Design (2022)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	H	32850	1,6	143	5	114
Nissan Juke 1.6 Hybrid 105 kW (145 CV) Tekna (2022)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	H	34600	1,6	143	5,1	115
Nissan Qashqai DIG-T 103 kW (140 CV) mHEV 12V Acenta (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	32700	1,3	140	6,3	143
Nissan Qashqai DIG-T 103 kW (140 CV) mHEV 12V N-Connecta (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	35900	1,3	140	6,4	144
Nissan Qashqai DIG-T 103 kW (140 CV) mHEV 12V N-Style (2023)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	35000	1,3	140	6,4	144
Nissan Qashqai DIG-T 103 kW (140 CV) mHEV 12V Tekna (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	38300	1,3	140	6,4	144
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV 12V Tekna (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	39500	1,3	158	6,4	144
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV 12V Tekna+ (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	42250	1,3	158	6,4	145
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV 12V Xtronic 4x4 N-Connecta (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	41500	1,3	158	6,9	155
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV 12V Xtronic 4x4 Tekna (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	44100	1,3	158	6,9	156
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV 12V Xtronic 4x4 Tekna+ (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	46850	1,3	158	6,9	156
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV 12V Xtronic Acenta (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	35800	1,3	158	6,3	142
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV 12V Xtronic N-Connecta (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	39000	1,3	158	6,3	143
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV 12V Xtronic N-Style (2023)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	38100	1,3	158	6,3	143
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV 12V Xtronic Tekna (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	41600	1,3	158	6,3	143
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV 12V Xtronic Tekna+ (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	44350	1,3	158	6,4	144
Nissan Qashqai e-POWER 140 kW (190 CV) Acenta (2023)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	H	38300	1,5	190	5,2	117
Nissan Qashqai e-POWER 140 kW (190 CV) Black Edition (2023)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	H	42400	1,5	190	5,2	118
Nissan Qashqai e-POWER 140 kW (190 CV) N-Connecta (2022)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	H	41200	1,5	190	5,2	117
Nissan Qashqai e-POWER 140 kW (190 CV) Tekna (2022)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	H	44000	1,5	190	5,2	118
Nissan Qashqai e-POWER 140 kW (190 CV) Tekna+ (2022)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	H	46750	1,5	190	5,3	119
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 150 kW (204 CV) Acenta (2023)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	42750	1,5	204	5,8	132
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 150 kW (204 CV) N-Connecta (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	46050	1,5	204	5,9	133
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 150 kW (204 CV) Tekna (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	49500	1,5	204	5,9	134
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 150 kW (204 CV) Tekna+ (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	53800	1,5	204	6,2	141
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 157 kW (213 CV) e-4orce Acenta (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	46150	1,5	213	6,3	143
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 157 kW (213 CV) e-4orce Acenta 7 plazas (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	46950	1,5	213	6,4	146
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 157 kW (213 CV) e-4orce N-Connecta (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	49450	1,5	213	6,4	144
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 157 kW (213 CV) e-4orce N-Connecta 7 plazas (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	50250	1,5	213	6,5	146
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 157 kW (213 CV) e-4orce Tekna (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	52900	1,5	213	6,4	145
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 157 kW (213 CV) e-4orce Tekna 7 plazas (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	53700	1,5	213	6,5	148
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 157 kW (213 CV) e-4orce Tekna+ (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	57200	1,5	213	6,6	150
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 157 kW (213 CV) e-4orce Tekna+ 7 plazas (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	58000	1,5	213	6,7	152
Nissan X-Trail 1.5 VC Turbo 120 kW (163 CV) Mild Hybrid Xtronic Acenta (2023)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	G	40450	1,5	163	7,1	161
Nissan X-Trail 1.5 VC Turbo 120 kW (163 CV) Mild Hybrid Xtronic Acenta 7 plazas (2023)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	G	41250	1,5	163	7,2	164
Nissan X-Trail 1.5 VC Turbo 120 kW (163 CV) Mild Hybrid Xtronic N-Connecta (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	G	43750	1,5	163	7,2	162
Nissan X-Trail 1.5 VC Turbo 120 kW (163 CV) Mild Hybrid Xtronic N-Connecta 7 plazas (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	G	44550	1,5	163	7,3	164
Nissan X-Trail 1.5 VC Turbo 120 kW (163 CV) Mild Hybrid Xtronic Tekna (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	G	47200	1,5	163	7,2	164
Nissan X-Trail 1.5 VC Turbo 120 kW (163 CV) Mild Hybrid Xtronic Tekna 7 plazas (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	G	48000	1,5	163	7,4	166
Nissan X-Trail 1.5 VC Turbo 120 kW (163 CV) Mild Hybrid Xtronic Tekna+ (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	G	51500	1,5	163	7,5	169
Nissan X-Trail 1.5 VC Turbo 120 kW (163 CV) Mild Hybrid Xtronic Tekna+ 7 plazas (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	G	52300	1,5	163	7,6	172
Opel Corsa Hybrid 1.2 100 kW (136 CV) GS (2023)	Turismo	406	143	177	1110	5	267	D	H	26350	1,2	136	4,6	103
Opel Corsa Hybrid 1.2 74 kW (100 CV) Edition (2023)	Turismo	406	143	177	1110	5	267	D	G	22950	1,2	101	4,5	101
Opel Corsa Hybrid 1.2 74 kW (100 CV) GS (2023)	Turismo	406	143	177	1110	5	267	D	G	25150	1,2	101	4,5	102
Opel Grandland GS 1.2T Hybrid 136 CV (2024)	Todoterreno	448	161	186	1431	5	390	4x4	H	37250	1,2	136	5,5	124
Peugeot 2008 Active Hybrid 136 e-DCS6 (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	H	30240	1,2	136	4,9	110
Peugeot 2008 Allure Hybrid 136 e-DCS6 (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	H	31890	1,2	136	4,9	111
Peugeot 2008 GT Hybrid 136 e-DCS6 (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	H	33990	1,2	136	5	112
Peugeot 208 Active Hybrid 100 e-DCS6 (2024)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	G	23950	1,2	101	4,5	101
Peugeot 208 Allure Hybrid 100 e-DCS6 (2023)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	G	25650	1,2	101	4,5	102
Peugeot 208 GT Hybrid 100 e-DCS6 (2023)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	G	27950	1,2	101	4,6	104
Peugeot 208 GT Hybrid 136 e-DCS6 (2023)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	H	28950	1,2	136	4,6	104
Peugeot 3008 Active Pack Hybrid 136 e-DCS6 (2023)	Todoterreno	445	162	184	1395	5	395	D	H	39540	1,2	136	5,6	126
Peugeot 3008 Allure Pack Hybrid 136 e-DCS6 (2023)	Todoterreno	445	162	184	1395	5	395	D	H	42140	1,2	136	5,6	125
Peugeot 3008 GT Hybrid 136 e-DCS6 (2023)	Todoterreno	445	162	184	1395	5	395	D	H	44590	1,2	136	5,6	126
Peugeot 3008 Hybrid 136 e-DCS6 Allure (2023)	Todoterreno	454	164	190	1648	5	520	D	H	38660	1,2	136	5,5	123
Peugeot 3008 Hybrid 136 e-DCS6 GT (2023)	Todoterreno	454	164	190	1648	5	520	D	H	43160	1,2	136	5,5	124
Peugeot 5008 Active Pack Hybrid 136 e-DCS6 (2023)	Todoterreno	464	165	184	1504	5	780	D	H	41440	1,2	136	5,7	128
Peugeot 5008 Allure Pack Hybrid 136 e-DCS6 (2023)	Todoterreno	464	165	184	1504	5	780	D	H	44490	1,2	136	5,7	128
Peugeot 5008 GT Hybrid 136 e-DCS6 (2023)	Todoterreno	464	165	184	1504	5	780	D	H	46690	1,2	136	5,7	129
Renault Arkana esprit Alpine E-TECH full hybrid 105 kW (145 CV) (2023)	Todoterreno	457	158	182	1411	5	480	D	H	35620	1,6	143	4,8	108
Renault Arkana esprit Alpine TCe 116 kW (160 CV) EDC mild hybrid (2023)	Todoterreno	457	158	182	1411	5	480	D	G	34820	1,3	158	6	135
Renault Arkana evolution E-TECH full hybrid 105 kW (145 CV) (2023)	Todoterreno	457	158	182	1411	5	480	D	H	30600	1,6	143	4,7	105
Renault Arkana evolution TCe 103 kW (140 CV) EDC mild hybrid (2023)	Todoterreno	457	158	182	1411	5	480	D	G	29000	1,3	140	5,7	130
Renault Arkana techno E-TECH full hybrid 105 kW (145 CV) (2023)	Todoterreno	457	158	182	1411	5	480	D	H	32450	1,6	143	4,8	108
Renault Arkana techno TCe 103 kW (140 CV) EDC mild hybrid (2023)	Todoterreno	457	158	182	1411	5	480	D	G	30850	1,3	140	5,7	130
Renault Austral evolution E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) (2023)	Todoterreno	451	162	184	1448	5	430	D	H	37700	1,2	199	4,5	101
Renault Austral evolution mild hybrid 103 kW (140 CV) (2023)	Todoterreno	451	162	184	1448	5	430	D	G	31500	1,3	140	6,1	138
Renault Austral iconic E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) (2022)	Todoterreno	451	162	184	1448	5	430	D	H	42700	1,2	199	4,7	106
Renault Austral iconic esprit alpine E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) (2022)	Todoterreno	451	162	184	1448	5	430	D	H	43700	1,2	199	4,7	105
Renault Austral techno E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) (2022)	Todoterreno	451	162	184	1448	5	430	D	H	39700	1,2	199	4,6	104
Renault Austral techno esprit alpine E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) (2022)	Todoterreno	451	162	184	1448	5	430	D	H	40700	1,2	199	4,6	104
Renault Austral techno esprit alpine mild hybrid 116 kW (160 CV) auto (2022)	Todoterreno	451	162	184	1448	5	430	D	G	37500	1,3	158	6,2	140
Renault Austral techno mild hybrid 103 kW (140 CV) (2022)	Todoterreno	451	162	184	1448	5	430	D	G	33500	1,3	140	6,2	141
Renault Austral techno mild hybrid 116 kW (160 CV) auto (2023)	Todoterreno	451	162	184	1448	5	430	D	G	36500	1,3	158	6,2	140
Renault Captur E-TECH Engineered Híbrido 105 kW (145 CV) (2022)	Todoterreno	423	158	180	1257	5	265	D	H	33650	1,6	143	4,7	106

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

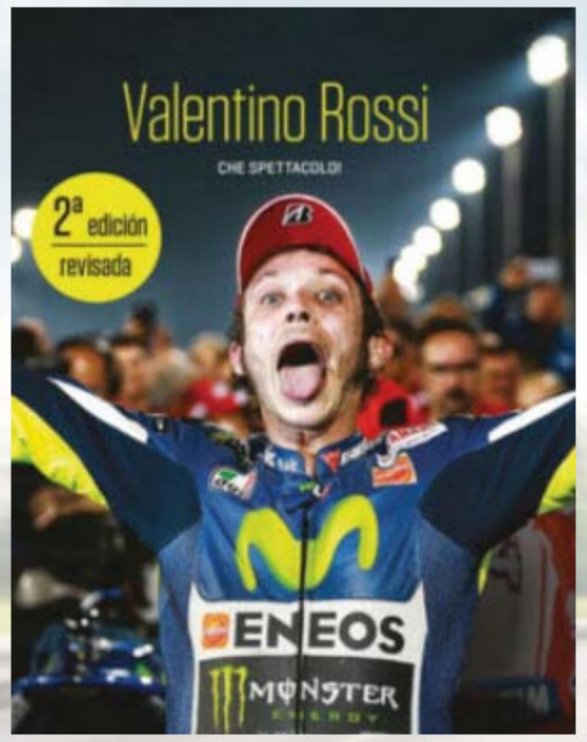
MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Renault Captur Equilibre TCe 74 kW (100 CV) GLP (2022)	Todoterreno	423	158	180	1257	5	265	D	L	23390	1,0	101	4,3	119
Renault Captur Evolution E-TECH Híbrido 105 kW (145 CV) (2022)	Todoterreno	423	158	180	1257	5	265	D	H	28740	1,6	143	4,7	105
Renault Captur Evolution TCe 103 kW (140 CV) Micro Híbrido (2022)	Todoterreno	423	158	180	1257	5	265	D	G	24850	1,3	140	5,7	130
Renault Captur Evolution TCe 74 kW (100 CV) GLP (2022)	Todoterreno	423	158	180	1257	5	265	D	L	24090	1,0	101	4,1	118
Renault Captur Techno E-TECH Híbrido 105 kW (145 CV) (2022)	Todoterreno	423	158	180	1257	5	265	D	H	30800	1,6	143	4,7	106
Renault Captur Techno Fast Track E-TECH Híbrido 105 kW (145 CV) (2022)	Todoterreno	423	158	180	1257	5	265	D	H	33450	1,6	143	4,8	107
Renault Captur Techno Fast Track TCe 103 kW (140 CV) Micro Híbrido (2022)	Todoterreno	423	158	180	1257	5	265	D	G	29860	1,3	140	5,8	132
Renault Captur Techno TCe 103 kW (140 CV) EDC Micro Híbrido (2022)	Todoterreno	423	158	180	1257	5	265	D	G	29010	1,3	140	5,9	133
Renault Captur Techno TCe 103 kW (140 CV) Micro Híbrido (2022)	Todoterreno	423	158	180	1257	5	265	D	G	27210	1,3	140	5,8	131
Renault Clio esprit Alpine E-Tech full hybrid 145 (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	H	27130	1,6	143	4,3	97
Renault Clio evolution E-Tech full hybrid 145 (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	H	23130	1,6	143	4,2	95
Renault Clio evolution TCe 100 GLP (74 kW) (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	L	17790	1,0	101	3,9	108
Renault Clio techno E-Tech full hybrid 145 (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	H	25130	1,6	143	4,3	96
Renault Clio techno TCe 100 GLP (74 kW) (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	L	20830	1,0	101	3,9	108
Renault Espace iconic E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) (2023)	Todoterreno	472	165	184	1659	5	477	D	H	48060	1,2	199	4,8	107
Renault Espace iconic E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) 7 plazas (2023)	Todoterreno	472	165	184	1659	5	477	D	H	48060	1,2	199	4,8	109
Renault Espace techno E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) (2023)	Todoterreno	472	165	184	1659	5	477	D	H	43560	1,2	199	4,6	104
Renault Espace techno E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) 7 plazas (2023)	Todoterreno	472	165	184	1659	5	477	D	H	43560	1,2	199	4,7	106
Renault Espace techno esprit Alpine E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) (2023)	Todoterreno	472	165	184	1659	5	477	D	H	46060	1,2	199	4,7	107
Renault Espace techno esprit Alpine E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) 7 plazas (2023)	Todoterreno	472	165	184	1659	5	477	D	H	46060	1,2	199	4,8	109
SEAT León 1.5 eTSI 110 KW (150 CV) DSG FR Special Edition (2023)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	G	34820	1,5	150	5,7	131
SEAT León 1.5 eTSI 110 KW (150 CV) DSG Style Special Edition (2023)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	G	30690	1,5	150	5,8	132
SEAT León Sportstourer 1.5 eTSI 110 KW (150 CV) DSG FR Special Edition (2023)	Familiar	464	144	180	1332	5	470	D	G	36260	1,5	150	5,8	132
SEAT León Sportstourer 1.5 eTSI 110 KW (150 CV) DSG Style Special Edition (2023)	Familiar	464	144	180	1332	5	470	D	G	32140	1,5	150	5,8	133
Skoda Octavia Ambition Plus 1.0 TSI mHEV 81 kW (110 CV) DSG (2023)	Turismo	469	146	183	1313	5	450	4x4	G	31450	1,0	110	5,1	116
Skoda Octavia Ambition Plus 1.5 TSI mHEV 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Turismo	469	146	183	1313	5	450	4x4	G	33150	1,5	150	5,4	122
Skoda Octavia Selection 1.0 TSI mHEV 81 kW (110 CV) DSG (2023)	Turismo	469	146	183	1313	5	450	4x4	G	31450	1,0	110	5,1	116
Skoda Octavia Selection 1.5 TSI mHEV 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Turismo	469	146	183	1313	5	450	4x4	G	33150	1,5	150	5,4	122
Skoda Octavia Combi Ambition Plus 1.0 TSI mHEV 81 kW (110 CV) DSG (2023)	Familiar	469	146	183	1313	5	490	4x4	G	32150	1,0	110	5,3	120
Skoda Octavia Combi Ambition Plus 1.5 TSI mHEV 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Familiar	469	146	183	1313	5	490	4x4	G	33850	1,5	150	5,5	125
Skoda Octavia Combi Selection 1.0 TSI mHEV 81 kW (110 CV) DSG (2023)	Familiar	469	146	183	1313	5	490	4x4	G	32150	1,0	110	5,3	120
Skoda Octavia Combi Selection 1.5 TSI mHEV 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Familiar	469	146	183	1313	5	490	4x4	G	33850	1,5	150	5,5	125
Skoda Superb Combi L&K 1.5 TSI mHEV 150 CV DSG (2023)	Familiar	490	151	185		5	690	D	G	51705	1,5	150	5,6	128
Skoda Superb Combi Selection 1.5 TSI mHEV 150 CV DSG (2023)	Familiar	490	151	185		5	690	D	G	46205	1,5	150	5,4	122
SsangYong Torres G15T 4x2 Life AT GLP (2023)	Todoterreno	470	172	189	1573	5	463	4x4	L	41750	1,5	163		
SsangYong Torres G15T 4x2 Life GLP (2023)	Todoterreno	470	172	189	1573	5	463	4x4	L	39250	1,5	163		
SsangYong Torres G15T 4x2 Trend GLP (2023)	Todoterreno	470	172	189	1573	5	463	4x4	L	36750	1,5	163		
SsangYong Torres G15T 4x4 Adventure AT GLP (2023)	Todoterreno	470	172	189	1573	5	463	4x4	L	46250	1,5	163		
Subaru Forester 2.0i Hybrid Executive (2022)	Todoterreno	464	173	182	1733	5	509	4x4	H	39400	2,0	150	8,1	185
Subaru Forester 2.0i Hybrid Executive Plus (2022)	Todoterreno	464	173	182	1733	5	509	4x4	H	45300	2,0	150	8,1	185
Subaru Forester 2.0i Hybrid Sport Plus (2022)	Todoterreno	464	173	182	1733	5	509	4x4	H	36900	2,0	150	8,1	185
Subaru Impreza 2.0i ecoHYBRID Urban (2021)	Turismo	448	152	178	1590	5	340	4x4	H	31950	2,0	150	7,7	174
Suzuki Ignis 1.2 4x4 Mild Hybrid GLE (2020)	Todoterreno	370	161	169	935	5	204	4x4	G	21791	1,2	83	5,4	121
Suzuki Ignis 1.2 4x4 Mild Hybrid GLX (2020)	Todoterreno	370	161	169	935	5	204	4x4	G	22917	1,2	83	5,4	121
Suzuki Ignis 1.2 Mild Hybrid CVT GLX (2020)	Todoterreno	370	161	169	935	5	204	4x4	G	22606	1,2	83	5,4	122
Suzuki Ignis 1.2 Mild Hybrid GLE (2020)	Todoterreno	370	161	169	935	5	204	4x4	G	19573	1,2	83	5	112
Suzuki Ignis 1.2 Mild Hybrid GLX (2020)	Todoterreno	370	161	169	935	5	204	4x4	G	20658	1,2	83	5	112
Suzuki S-Cross 1.4T Mild Hybrid 4x4 S2 (2021)	Todoterreno	430	159	179	1270	5	293	4x4	G	32471	1,4	129	5,9	132
Suzuki S-Cross 1.4T Mild Hybrid 4x4 S3 (2021)	Todoterreno	430	159	179	1270	5	293	4x4	G	35870	1,4	129	5,9	133
Suzuki S-Cross 1.4T Mild Hybrid S1 (2021)	Todoterreno	430	159	179	1270	5	293	4x4	G	29396	1,4	129	5,3	120
Suzuki S-Cross 1.4T Mild Hybrid S2 (2021)	Todoterreno	430	159	179	1270	5	293	4x4	G	30596	1,4	129	5,3	120
Suzuki S-Cross 1.4T Mild Hybrid S3 (2021)	Todoterreno	430	159	179	1270	5	293	4x4	G	33996	1,4	129	5,3	120
Suzuki S-Cross 1.5L AGS Strong Hybrid 4x4 S2 (2022)	Todoterreno	430	159	179	1270	5	293	4x4	H	36018	1,5	116	5,8	131
Suzuki S-Cross 1.5L AGS Strong Hybrid 4x4 S3 (2022)	Todoterreno	430	159	179	1270	5	293	4x4	H	39417	1,5	116	5,8	132
Suzuki S-Cross 1.5L AGS Strong Hybrid S2 (2022)	Todoterreno	430	159	179	1270	5	293	4x4	H	34139	1,5	116	5,2	118
Suzuki S-Cross 1.5L AGS Strong Hybrid S3 (2022)	Todoterreno	430	159	179	1270	5	293	4x4	H	37539	1,5	116	5,2	118
Suzuki Swace 1.8 Hybrid GLE (2023)	Familiar	466	146	179	1475	5	596	D	H	31691	1,8	140	4,5	102
Suzuki Swace 1.8 Hybrid GLX (2023)	Familiar	466	146	179	1475	5	596	D	H	33496	1,8	140	4,5	102
Suzuki Swift Sport 1.4 Mild Hybrid (2020)	Turismo	384	150	174	915	5	265	4x4	G	27408	1,4	129	5,6	125
Suzuki Swift 1.2 4x4 Mild Hybrid GLE (2020)	Turismo	385	150	174	940	5	265	4x4	G	22606	1,2	83	5,4	121
Suzuki Swift 1.2 Mild Hybrid GLE (2020)	Turismo	385	150	174	940	5	265	4x4	G	20358	1,2	83	4,7	106
Suzuki Swift 1.2 Mild Hybrid GLE Aut. (2020)	Turismo	385	150	174	940	5	265	4x4	G	21758	1,2	83	5,1	115
Suzuki Swift 1.2 Mild Hybrid GLX (2020)	Turismo	385	150	174	940	5	265	4x4	G	21358	1,2	83	4,7	106
Suzuki Swift 1.2 Mild Hybrid GLX Aut. (2020)	Turismo	385	150	174	940	5	265	4x4	G	22758	1,2	83	5,1	115
Suzuki Vitara 1.4T Mild Hybrid 20º Aniversario (2023)	Todoterreno	418	161	178	1240	5	289	4x4	G	24400	1,4	129	5,3	120
Suzuki Vitara 1.4T Mild Hybrid 4x4 20º Aniversario (2023)	Todoterreno	418	161	178	1240	5	289	4x4	G	27200	1,4	129	5,8	132
Suzuki Vitara 1.4T Mild Hybrid 4x4 GLE (2022)	Todoterreno	418	161	178	1240	5	289	4x4	G	29504	1,4	129	5,8	132
Suzuki Vitara 1.4T Mild Hybrid 4x4 GLX (2022)	Todoterreno	418	161	178	1240	5	289	4x4	G	31842	1,4	129	5,9	132
Suzuki Vitara 1.4T Mild Hybrid GLE (2022)	Todoterreno	418	161	178	1240	5	289	4x4	G	26612	1,4	129	5,4	121
Suzuki Vitara 1.4T Mild Hybrid GLX (2022)	Todoterreno	418	161	178	1240	5	289	4x4	G	28861	1,4	129	5,4	121
Suzuki Vitara 1.5 Strong Hybrid AGS 4x4 GLE (2022)	Todoterreno	418	161	178	1240	5	289	4x4	H	33040	1,5	116	5,8	132
Suzuki Vitara 1.5 Strong Hybrid AGS 4x4 GLX (2022)	Todoterreno	418	161	178	1240	5	289	4x4	H	35375	1,5	116	5,8	132
Suzuki Vitara 1.5 Strong Hybrid AGS GLE (2022)	Todoterreno	418	161	178	1240	5	289	4x4	H	30052	1,5	116	5,3	121
Suzuki Vitara 1.5 Strong Hybrid AGS GLX (2022)	Todoterreno	418	161	178	1240	5	289	4x4	H	32299	1,5	116	5,3	121
Toyota C-HR 140H Active (2023)	Todoterreno	436	156	183	1430	5	310	4x4	H	35750	1,8	140	4,7	105
Toyota C-HR 140H Advance (2023)	Todoterreno	436	156	183	1430	5	310	4x4	H	36500	1,8	140	4,8	108
Toyota C-HR 200H Advance (2023)	Todoterreno	436	156	183	1430	5	310	4x4	H	39000	2,0	196	4,8	108
Toyota C-HR 200H GR Sport (2023)	Todoterreno	436	156	183	1430	5	310	4x4	H	42500	2,0	196	4,8	109
Toyota C-HR 200H GR Sport AWD-i (2023)	Todoterreno	436	156	183	1430	5	310	4x4	H	44500	2,0	196	5,1	114
Toyota C-HR 200H GR Sport Premiere Edition (2023)	Todoterreno	436	156	183	1430	5	310	4x4	H	47900	2,0	196	4,9	111
Toyota C-HR 200H GR Sport Premiere Edition AWD-i (2023)	Todoterreno	436	156	183	1430	5	310	4x4	H	49900	2,0	196	5,1	116
Toyota C-HR 200H Premiere Edition (2023)	Todoterreno	436	156	183	1430	5	310	4x4	H	47900	2,0	196	4,9	110
Toyota Camry Electric Hybrid Advance (2021)	Turismo	489	145	184	1670	4	524	D	H	48000	2,5	218	5,3	120
Toyota Camry Electric Hybrid Luxury (2021)	Turismo	489	145	184	1670	4	524	D	H	52500	2,5	218	5,5	125
Toyota Corolla 140H Active Plus (2022)	Turismo	437	146	179	1420	5	313	D	H	31800	1,8	140	4,4	100
Toyota Corolla 140H Business (2022)	Turismo	437	146	179	1420	5	313	D	H	30800	1,8	140	4,4	100
Toyota Corolla 140H GR Sport (2022)	Turismo	437	146	179	1420	5	313	D	H	34400	1,8	140	4,7	105
Toyota Corolla 140H Style Edition (2022)	Turismo	437	146	179	1420	5	313	D	H	36900	1,8	140	4,7	105
Toyota Corolla 200H GR Sport (2022)	Turismo	437	146	179	1420	5	313	D	H	36900	2,0	196	4,6	103
Toyota Corolla Sedan 140H Eco (2022)	Turismo	463	144	178		4	471	D	H	31400	1,8	140	4,5	101
Toyota Corolla Sedan 140H Style Plus (2022)	Turismo	463	144	178		4	471	D	H	34350	1,8	140	4,5	101
Toyota Corolla Touring Sports 140H Active Plus (2022)	Familiar	465	146	179	1485	5	581	D	H	33600	1,8	140	4,5	101
Toyota Corolla Touring Sports 140H Business (2023)	Familiar	465	146	179	1485	5	581	D	H	32600	1,8	140	4,5	101

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado
Cil: Cilindrada (l) / **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Toyota Corolla Touring Sports 140H Style (2022)	Familiar	465	146	179	1485	5	581	D	H	35100	1,8	140	4,7	106
Toyota Corolla Touring Sports 140H Style Edition (2023)	Familiar	465	146	179	1485	5	581	D	H	38700	1,8	140	4,7	106
Toyota Corolla Touring Sports 200H GR Sport (2022)	Familiar	465	146	179	1485	5	581	D	H	38700	2,0	196	4,6	104
Toyota Corolla Touring Sports 200H Style (2022)	Familiar	465	146	179	1485	5	581	D	H	37600	2,0	196	4,6	104
Toyota Corolla Touring Sports 200H Style Edition (2023)	Familiar	465	146	179	1485	5	581	D	H	41200	2,0	196	4,6	104
Toyota Corolla Cross Style 1.8 Hybrid (2023)	Todoterreno	446	162	183	1455	5	414	D	H	38800	1,8	140	5	114
Toyota Corolla Cross Style Plus 2.0 Hybrid (2023)	Todoterreno	446	162	183	1455	5	414	D	H	43900	2,0	196	5,1	115
Toyota Highlander Electric Hybrid 2.5 182 kW (248 CV) Advance (2021)	Todoterreno	497	176	193	2125	5	579	4x4	H	64500	2,5	243	7	158
Toyota Highlander Electric Hybrid 2.5 182 kW (248 CV) Luxury (2021)	Todoterreno	497	176	193	2125	5	579	4x4	H	76300	2,5	243	7,2	163
Toyota RAV4 Hybrid 220H 4x2 Advance (2022)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	H	42000	2,5	218	5,7	129
Toyota RAV4 Hybrid 220H 4x2 Business (2022)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	H	40100	2,5	218	5,6	126
Toyota RAV4 Hybrid 220H 4x2 Luxury (2020)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	H	51200	2,5	218	5,8	130
Toyota RAV4 Hybrid 220H 4x2 Style (2020)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	H	45650	2,5	218	5,7	129
Toyota RAV4 Hybrid 220H 4x4 Advance (2022)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	H	45000	2,5	222	5,8	131
Toyota RAV4 Hybrid 220H 4x4 Adventure Plus (2022)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	H	54200	2,5	222	5,9	132
Toyota RAV4 Hybrid 220H 4x4 Business (2022)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	H	43100	2,5	222	5,7	128
Toyota RAV4 Hybrid 220H 4x4 GR Sport Plus (2023)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	H	54800	2,5	222	5,9	132
Toyota RAV4 Hybrid 220H 4x4 Luxury (2020)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	H	54200	2,5	222	5,8	132
Toyota Yaris 5p 120H Active Plus (2023)	Turismo	394	150	175	1085	5	270	D	H	26000	1,5	116	4,1	92
Toyota Yaris 5p 120H Business Plus (2020)	Turismo	394	150	175	1085	5	270	D	H	24850	1,5	116	3,9	88
Toyota Yaris 5p 120H Style (2020)	Turismo	394	150	175	1085	5	270	D	H	27250	1,5	116	4,3	97
Toyota Yaris 5p 130H GR Sport (2023)	Turismo	394	150	175	1085	5	270	D	H	28050	1,5	131	4,2	96
Toyota Yaris 5p 130H GR Sport Plus (2023)	Turismo	394	150	175	1085	5	270	D	H	29800	1,5	131	4,2	96
Toyota Yaris 5p 130H Premiere Edition (2023)	Turismo	394	150	175	1085	5	270	D	H	29750	1,5	131	4,2	96
Toyota Yaris Cross Hybrid 120H Active Tech (2021)	Todoterreno	418	160	177	1170	5	320	4x4	H	28750	1,5	116	4,5	101
Toyota Yaris Cross Hybrid 120H AWD-i Adventure (2021)	Todoterreno	418	160	177	1170	5	320	4x4	H	33250	1,5	116	5,1	115
Toyota Yaris Cross Hybrid 120H Business Plus (2022)	Todoterreno	418	160	177	1170	5	320	4x4	H	27000	1,5	116	4,4	100
Toyota Yaris Cross Hybrid 120H Style (2021)	Todoterreno	418	160	177	1170	5	320	4x4	H	30750	1,5	116	4,9	112
Volkswagen Golf Life 1.0 eTSI 81 kW (110 CV) DSG 7 vel. (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	G	33960	1,0	110	5,1	117
Volkswagen Golf Life 1.5 eTSI 96 kW (130 CV) DSG 7 vel. (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	G	36290	1,5	131	5,4	124
Volkswagen Golf R-Line 1.5 eTSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	G	41375	1,5	150	5,7	130
Volkswagen Golf R-Line 1.5 eTSI 96 kW (130 CV) DSG 7 vel. (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	G	40365	1,5	131	5,6	126
Volkswagen Golf Variant Life 1.0 eTSI 81 kW (110 CV) DSG 7 vel. (2020)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	G	35035	1,0	110	5,2	119
Volkswagen Golf Variant Life 1.5 eTSI 96 kW (130 CV) DSG 7 vel. (2020)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	G	37400	1,5	131	5,6	127
Volkswagen Golf Variant R-Line 1.5 eTSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	G	42430	1,5	150	5,8	132
Volkswagen Golf Variant R-Line 1.5 eTSI 96 kW (130 CV) DSG 7 vel. (2020)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	G	41430	1,5	131	5,6	128
Volkswagen Passat Variant 1.5 eTSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Familiar	492	150	185	1572	5	690	D	G	45180	1,5	150	5,4	122
Volkswagen Passat Variant Business 1.5 eTSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Familiar	492	150	185	1572	5	690	D	G	48155	1,5	150	5,4	124
Volkswagen Passat Variant R-Line 1.5 eTSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Familiar	492	150	185	1572	5	690	D	G	52270	1,5	150	5,7	129
Volkswagen Tiguan 1.5 eTSI 96 kW (130 CV) DSG (2023)	Todoterreno	454	166	184		5	652	D	G	39170	1,5	131	6,1	139
Volkswagen Tiguan Life 1.5 eTSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Todoterreno	454	166	184		5	652	D	G	43440	1,5	150	6,2	141
Volkswagen Tiguan Life 1.5 eTSI 96 kW (130 CV) DSG (2023)	Todoterreno	454	166	184		5	652	D	G	42300	1,5	131	6,2	140
Volkswagen Tiguan R-Line 1.5 eTSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Todoterreno	454	166	184		5	652	D	G	50095	1,5	150	6,4	147
Volvo S60 Core B4 Gasolina Aut. (2022)	Turismo	476	143	185		4	390	4x4	G	49550	2,0	197	6,1	138
Volvo S60 Plus B4 Gasolina Aut. (2022)	Turismo	476	143	185		4	390	4x4	G	53260	2,0	197	6,1	139
Volvo S60 Ultimate B4 Gasolina Aut. (2023)	Turismo	476	143	185		4	390	4x4	G	60113	2,0	197	6,2	140
Volvo S90 B4 Gasolina Core (2022)	Turismo	497	144	188	1828	4	461	4x4	G	60448	2,0	197	6,9	157
Volvo S90 B4 Gasolina Plus (2022)	Turismo	497	144	188	1828	4	461	4x4	G	65855	2,0	197	7	158
Volvo S90 B5 Diesel AWD Core (2022)	Turismo	497	144	188	1828	4	461	4x4	D	70098	2,0	235	5,7	149
Volvo S90 B5 Diesel AWD Plus (2022)	Turismo	497	144	188	1828	4	461	4x4	D	75505	2,0	235	5,8	151
Volvo S90 B5 Diesel AWD Ultimate (2022)	Turismo	497	144	188	1828	4	461	4x4	D	79341	2,0	235	5,8	152
Volvo V60 Cross Country Core B4 Diesel AWD (2022)	Familiar	-	-	-					D	58200	2,0	197	5,9	155
Volvo V60 Cross Country Core B5 Gasolina AWD (2022)	Familiar	-	-	-					G	63850	2,0	250	7,4	168
Volvo V60 Cross Country Plus B4 Diesel AWD (2023)	Familiar	-	-	-					D	61482	2,0	197	5,9	155
Volvo V60 Cross Country Plus B5 Gasolina AWD (2023)	Familiar	-	-	-					G	67264	2,0	250	7,4	168
Volvo V60 Cross Country Ultimate B4 Diesel AWD (2022)	Familiar	-	-	-					D	67694	2,0	197	6	157
Volvo V60 Cross Country Ultimate B5 Gasolina AWD (2022)	Familiar	-	-	-					G	73723	2,0	250	7,5	170
Volvo V60 B3 Gasolina Core (2022)	Familiar	476	143	185	1742	5	529	D	G	51328	1,5	163	6,2	140
Volvo V60 B3 Gasolina Essential (2022)	Familiar	476	143	185	1742	5	529	D	G	49150	1,5	163	6,1	140
Volvo V60 B3 Gasolina Plus (2022)	Familiar	476	143	185	1742	5	529	D	G	55038	1,5	163	6,3	142
Volvo V60 B3 Gasolina Ultimate (2023)	Familiar	476	143	185	1742	5	529	D	G	62457	1,5	163	6,3	142
Volvo V60 B4 Diesel Core (2022)	Familiar	476	143	185	1742	5	529	D	D	53778	2,0	197	5,5	144
Volvo V60 B4 Diesel Essential (2022)	Familiar	476	143	185	1742	5	529	D	D	51600	2,0	197	5,5	144
Volvo V60 B4 Diesel Plus (2022)	Familiar	476	143	185	1742	5	529	D	D	57488	2,0	197	5,6	147
Volvo V60 B4 Diesel Ultimate (2022)	Familiar	476	143	185	1742	5	529	D	D	64907	2,0	197	5,6	147
Volvo V90 Cross Country B4 Diesel AWD Core (2022)	Familiar	496	154	188	1987	5	560	4x4	D	71836	2,0	197	6,3	164
Volvo V90 Cross Country B4 Diesel AWD Plus (2022)	Familiar	496	154	188	1987	5	560	4x4	D	75889	2,0	197	6,3	164
Volvo V90 Cross Country B4 Diesel AWD Ultimate (2022)	Familiar	496	154	188	1987	5	560	4x4	D	80336	2,0	197	6,3	165
Volvo V90 B4 Diesel Core (2022)	Familiar	495	147	188	1744	5	560	4x4	D	64298	2,0	197	5,6	147
Volvo V90 B4 Diesel Plus (2022)	Familiar	495	147	188	1744	5	560	4x4	D	69705	2,0	197	5,7	149
Volvo V90 B4 Diesel Ultimate (2022)	Familiar	495	147	188	1744	5	560	4x4	D	73981	2,0	197	5,7	150
Volvo V90 B4 Gasolina Core (2022)	Familiar	495	147	188	1744	5	560	4x4	G	65763	2,0	197	7,1	160
Volvo XC40 B3 Core Automático (2022)	Todoterreno	443	165	186	1629	5	452	T	G	45400	2,0	163	6,6	150
Volvo XC40 B3 Plus Automático (2022)	Todoterreno	443	165	186	1629	5	452	T	G	47978	2,0	163	6,6	151
Volvo XC40 B3 Ultimate Automático (2022)	Todoterreno	443	165	186	1629	5	452	T	G	50933	2,0	163	6,7	151
Volvo XC40 B4 Core Automático (2022)	Todoterreno	443	165	186	1629	5	452	T	G	47900	2,0	197	6,6	150
Volvo XC40 B4 Plus Automático (2022)	Todoterreno	443	165	186	1629	5	452	T	G	50478	2,0	197	6,7	151
Volvo XC40 B4 Ultimate Automático (2022)	Todoterreno	443	165	186	1629	5	452	T	G	53433	2,0	197	6,7	151
Volvo XC60 Core B4 Diesel (2022)	Todoterreno	469	166	190		5	468	D	D	57950	2,0	197	6,1	159
Volvo XC60 Core B4 Diesel AWD (2022)	Todoterreno	469	166	190		5	468	D	D	60300	2,0	197	6,3	166
Volvo XC60 Core B4 Gasolina (2022)	Todoterreno	469	166	190		5	468	D	G	58615	2,0	197	7,7	174
Volvo XC60 Essential B4 Gasolina (2022)	Todoterreno	469	166	190		5	468	D	G	57250	2,0	197	7,7	173
Volvo XC60 Plus B4 Diesel (2022)	Todoterreno	469	166	190		5	468	D	D	61911	2,0	197	6,1	159
Volvo XC60 Plus B4 Diesel AWD (2022)	Todoterreno	469	166	190		5	468	D	D	64419	2,0	197	6,3	166
Volvo XC60 Plus B4 Gasolina (2022)	Todoterreno	469	166	190		5	468	D	G	62734	2,0	197	7,7	174
Volvo XC60 Ultimate B4 Diesel (2023)	Todoterreno	469	166	190		5	468	D	D	67429	2,0	197	6,2	161
Volvo XC60 Ultimate B4 Diesel AWD (2022)	Todoterreno	469	166	190		5	468	D	D	72460	2,0	197	6,4	168
Volvo XC60 Ultimate B4 Gasolina (2022)	Todoterreno	469	166	190		5	468	D	G	70775	2,0	197	7,8	176
Volvo XC90 B5 Diesel Core AWD (2022)	Todoterreno	495	178	192	2045	5	640	4x4	D	79150	2,0	235	6,8	179
Volvo XC90 B5 Diesel Plus AWD (2022)	Todoterreno	495	178	192	2045	5	640	4x4	D	85034	2,0	235	7	183
Volvo XC90 B5 Diesel Ultimate AWD (2022)	Todoterreno	495	178	192	2045	5	640	4x4	D	91637	2,0	235	7	184

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

COMPLETA TU BIBLIOTECA CON LOS MEJORES LIBROS DEL MUNDO DEL MOTOR

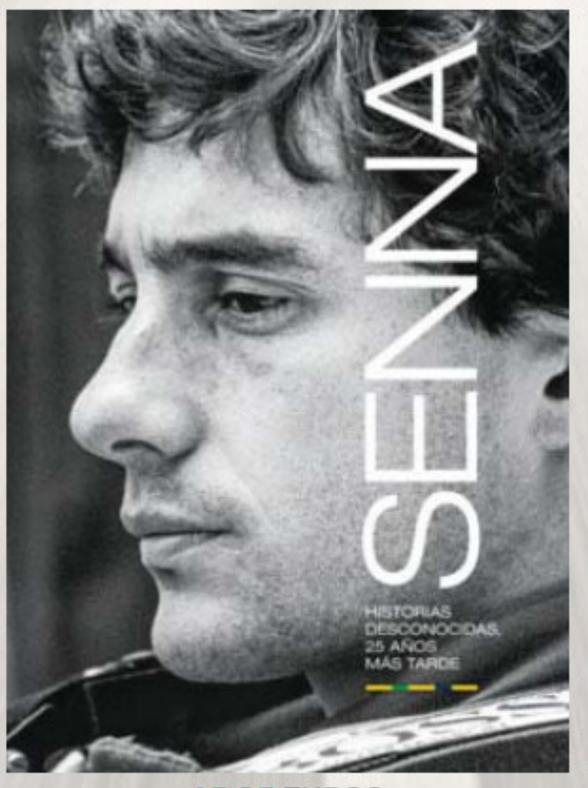


19,95 EUROS

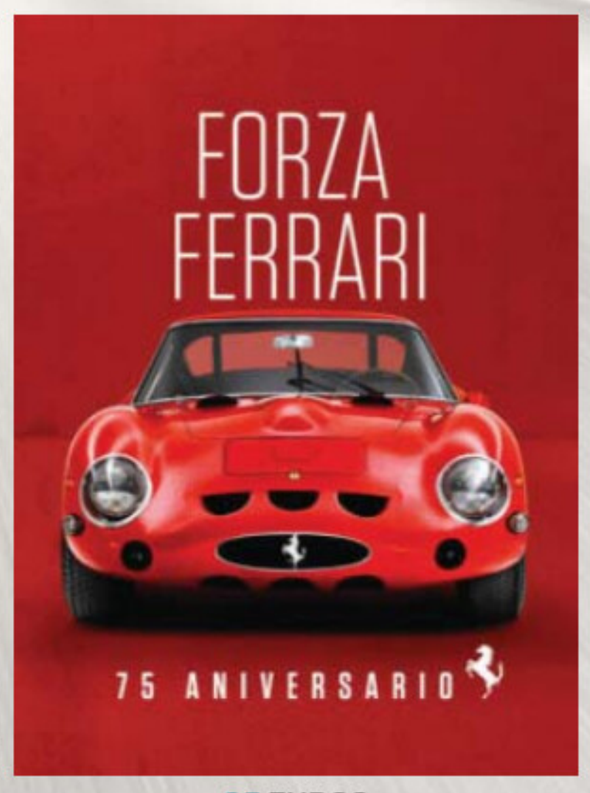
18 EUROS

18 EUROS

14,95 EUROS



15,95 EUROS



25 EUROS

¡CÓMPRALOS YA!

Y MUCHOS MÁS TÍTULOS PARA ELEGIR EN

91 060 44 83
Lunes a viernes de 9:00 h. a 18:00 h.
Julio y agosto de 8:00 a 15:00 h.

- suscripciones.sportlifeiberica.es
- suscripciones@slib.es

Precios válidos para España para formato en papel.

Disponibles también en

Disponible en el App Store

DISPONIBLE EN Google play

SUSCRÍBETE A

autopista

Suscripción
3 números de
Autopista

+

Libro “Forza
Ferrari 75
Aniversario”

25€

EDICIÓN LIMITADA

Un repaso a la historia de la marca más icónica de la automoción a través de las pruebas de sus modelos míticos, todo ello aderezado por un recorrido obligatorio por su trayectoria en la F1.

91 060 44 83

suscripciones.sportlifeiberica.es
suscripciones@slib.es

Búscala también en SportLife Ibérica Store

Disponible en el App Store

ANDROID APP EN Google play

HASTA

15 AÑOS DE GARANTÍA*
TOYOTA RELAX

LAS APARIENCIAS NO ENGAÑAN

NUEVA GAMA **TOYOTA C-HR** ELECTRIC HYBRID Y PLUG-IN HYBRID

DESDE

200 € AL MES*

48 cuotas.
Entrada: 10.871,60 €.
Última cuota: 18.702,48 €.

INCLUYE 4 AÑOS DE GARANTÍA Y MANTENIMIENTO

Gama Toyota C-HR Electric Hybrid: Emisiones CO_2 (g/km): 105 – 116. Consumo medio (l/100 km): 4,7 – 5,1.
Gama Toyota C-HR Plug-in Hybrid: Emisiones CO_2 (g/km): 19 – 20. Consumo medio (l/100 km): 0,8 – 0,9.

***Precio correspondiente a Toyota C-HR Electric Hybrid 140H Advance. Precio por financiar: 30.800€. Toyota Easy Plus: 800€. PVP al contado sin servicios: 32.500€. Entrada: 10.871,60€. TIN: 8,50%. TAE: 9,83% (Toyota Easy Plus opcional no forma parte del coste de la financiación a efectos del cálculo de la TAE). 49 meses: 48 cuotas de 200€/mes y última cuota: 18.702,48€. Comisión de apertura financiada (2,99%): 619,78€. Importe total del crédito: 21.348,18€ (incluye Toyota Easy Plus). Importe total adeudado: 28.302,48€. Precio total a plazos: 39.174,08€. Coste total del crédito: 7.574,08€. Importe de los intereses: 6.954,30€. Sistema de amortización francés.** Oferta financiera con el producto Toyota Easy de Toyota Kreditbank GmbH sucursal en España. Capital mínimo a financiar 17.000€. IVA, transporte, impuesto de matriculación, promoción, aportación del concesionario incluidos. Otros gastos de matriculación, pintura metalizada y equipamiento opcional no incluidos. Paquete Toyota Easy Plus con 4 años de Garantía y mantenimiento (un mantenimiento cada 15.000 km o un año, lo que antes suceda).
Incluye la extensión de garantía Toyota Relax, una vez finalizado el período de garantía original de fábrica, el cliente podrá renovar cada año su extensión de garantía al realizar su revisión en la red de talleres oficiales Toyota. Hasta 15 años o 250.000 km (lo que primero ocurra). Modelo visualizado puede no corresponder con el modelo ofertado. Oferta válida hasta 01/04/2024 en Península y Baleares. Promoción no acumulable a otras ofertas o descuentos. Quedan excluidos de esta promoción los vehículos para flotas. Oferta ofrecida por Toyota España S.L.U. (Avda. Bruselas, 22. 28108 – Madrid) y su red de concesionarios. Para más información consulte condiciones en su concesionario habitual o en toyota.es. Los niveles de consumo de combustible así como de emisiones de CO_2 se miden en un entorno controlado, de acuerdo con los requisitos de la normativa Europea. Para más información o si está interesado en los valores de un vehículo con distinto acabado, por favor contacte con Toyota España, S.L.U. o su concesionario Toyota. El tipo de conducción junto con otros factores (condiciones de carretera y meteorológicas, tráfico, conducción del vehículo, equipo instalado después de la matriculación, carga, número de pasajeros, etc.) juega un papel en el consumo de combustible y emisiones de CO_2.*

Esta REVISTA fue DESCARGADA de JAROCHOS. Puedes accesar a nustro GRUPO PRINCIPAL en TELEGRAM a través del Grupo de paso

@PurgatorioJarochos
https://t.me/purgatoriojarochos

En Jarochos NO promovemos ni incentivamos el uso inadecuado de autoria intelectual, solo compartimos material que ya se encuentra en Internet con una simple búsqueda en cualquier buscador o en sitios como PDFMagazine, WordlMagz, etc.
Si piensas que se están socavando tus derechos de autor mándanos un mensaje (con previa identificación como portador de los derechos sobre el material reclamado) solicitando la retirada del material.